



CONFERÊNCIA NACIONAL
DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO
**PROTEGENDO
VIDAS** SOBRE
DUAS RODAS.

>>>>>

RELATÓRIO TÉCNICO

SECRETARIA NACIONAL DE
TRÂNSITO

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



CONFERÊNCIA NACIONAL
DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO
**PROTEGENDO
VIDAS** SOBRE
DUAS RODAS.

>>>>>>

RELATÓRIO TÉCNICO

SECRETARIA NACIONAL DE
TRÂNSITO

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



PRESIDENTE DA REPÚBLICA

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA



MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES

JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO



**SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO MINISTÉRIO
DOS TRANSPORTES**

GEORGE ANDRÉ PALERMO SANTORO



SECRETÁRIO NACIONAL DE TRÂNSITO

ADRUALDO DE LIMA CATÃO



CHEFE DE GABINETE

ANA BEATRIZ VASCONCELOS DE MEDEIROS



**DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

MARIA ALICE NASCIMENTO SOUZA

A SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO (SENATRAM) É O ÓRGÃO MÁXIMO EXECUTIVO DE TRÂNSITO DA UNIÃO E ÓRGÃO ESPECÍFICO SINGULAR, VINCULADO AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. ENTRE SUAS COMPETÊNCIAS ESTÁ A DE PROCEDER À SUPERVISÃO, À COORDENAÇÃO, À CORREIÇÃO DOS ÓRGÃOS DELEGADOS, AO CONTROLE E À FISCALIZAÇÃO DA EXECUÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO E DO PROGRAMA NACIONAL DE SEGURO.

© SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
SENATRAM 2026

É PERMITIDA A REPRODUÇÃO DESTA TEXTO E DOS DADOS NELE CONTIDOS, DESDE QUE CITADA A FONTE. REPRODUÇÕES PARA FINS COMERCIAIS SÃO PROIBIDAS.





EQUIPE TÉCNICA



COORDENADOR-GERAL DE SEGURANÇA VIÁRIA
DANIEL MARIZ TAVARES



COORDENADOR DE ENGENHARIA DA VIA
MARCO ANTONIO VIVAS MOTTA



COORDENADORA DE SEGURANÇA VEICULAR
HELOISA SPAZAPAN DA SILVA



DESENVOLVIMENTO
ELAINE CRISTINA LOBO DO NASCIMENTO
ISABELLY CARVALHO FERNANDES
LAÍS ROLDI DE OLIVEIRA

SUMÁRIO



APRESENTAÇÃO	6
PARTE I - INTRODUÇÃO	
JUSTIFICATIVA	8
OBJETIVO GERAL	11
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
ESTRUTURA DA CONFERÊNCIA	12
FORMATO E METODOLOGIA	12
PROGRAMAÇÃO	16
RESULTADOS ESPERADOS	17
PARTE II - PAINÉIS TEMÁTICOS, PRÁTICAS E DISCUSSÕES	
MENSAGENS DE ABERTURA	19
PALESTRA DE ABERTURA	26
PAINEL 1	29
PAINEL 2	34
PAINEL 3	39
PAINEL 4	43
PAINEL 5	48
PAINEL 6	53
PAINEL 7	58
PAINEL 8	64
ENCERRAMENTO	75
PARTE III - DADOS GERAIS DA CONFERÊNCIA	
DADOS GERAIS DA CONFERÊNCIA	79

APRESENTAÇÃO



A Conferência Nacional de Segurança no Trânsito constitui uma das ações previstas na Resolução Contran nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023, que regulamenta o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Diante do cenário atual dos sinistros de trânsito envolvendo motociclistas, cujo número tem apresentado crescimento expressivo nos últimos anos, o Departamento de Segurança no Trânsito (DSEG) da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) propôs a realização de um evento de âmbito nacional com o objetivo de discutir estratégias e soluções para o enfrentamento desse desafio. A iniciativa busca aprimorar a segurança dos usuários de veículos motorizados de duas rodas no país e contribuir para a redução do número de vítimas de sinistros de trânsito envolvendo esse público, reconhecidamente um dos mais vulneráveis no sistema de mobilidade.

Considerando a alteração do Código de Trânsito Brasileiro promovida pela Lei nº 15.006, de 17 de outubro de 2024, que criou a Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas, a ser realizada anualmente na semana que compreende o dia 27 de julho – Dia Nacional do Motociclista –, esse período surge de maneira oportuna para ampliar o debate sobre a segurança dos motociclistas.

Assim, o presente documento trata da realização da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito - "Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas", compilando as principais ações, os parceiros envolvidos e, principalmente, os resultados alcançados no evento que nortearão o desenvolvimento do Programa Nacional de Segurança de Motociclistas.



PARTE I

INTRODUÇÃO



JUSTIFICATIVA

O aumento do número de lesões e mortes de usuários de motocicletas tem se consolidado como um dos principais desafios da segurança viária contemporânea nos países de baixa e média renda. Este fenômeno já vinha sendo apontado em sua relação direta com o aumento do uso de motos e ciclomotores nas últimas décadas, especialmente nos países em desenvolvimento, onde necessidades de transporte não atendidas somaram-se às facilidades de circulação e baixos custos de aquisição e manutenção desses veículos.

Contudo, ao tempo em que tenham proporcionado um nível de mobilidade antes indisponível a muitos segmentos das populações, os usuários de veículos motorizados de duas rodas correm muito mais riscos por quilômetro percorrido do que os condutores de automóveis, em termos de mortes e lesões graves que acarretam incapacidade a longo prazo. A maior parte dos veículos motorizados de duas ou três rodas encontra-se em países de baixa e média renda, onde são usados principalmente por jovens e adultos jovens. Nesses países, as motos desempenham uma dupla função: facilitam a movimentação de bens e pessoas e são usadas como fonte de renda. Assim, em muitos casos, as motocicletas são utilizadas para fins comerciais, principalmente como táxis ou veículos para fazer entregas. Em regiões mais pobres, famílias inteiras são transportadas em motos.



RISCOS RELACIONADOS À CONDUÇÃO DAS MOTOS

Diferentemente dos ocupantes de outros veículos motorizados, os motociclistas estão expostos a um risco mais evidente: em caso de sinistros, absorvem diretamente em seus corpos a energia gerada por choques, colisões e quedas. Além desse fator, há um aspecto estrutural que antecede o próprio evento de trânsito, relacionado à dificuldade intrínseca de conduzir um veículo de duas rodas, que exige equilíbrio constante e maior habilidade do condutor. A esses elementos somam-se características próprias das motocicletas, como a menor capacidade de aderência e a maior sensibilidade às condições ambientais, incluindo vento, presença de detritos, britas, cargas derramadas e irregularidades no pavimento, como buracos, juntas de dilatação e bueiros. Tais fatores ampliam significativamente a instabilidade e a probabilidade de perda de controle do veículo.

Outro aspecto relevante refere-se ao padrão de deslocamento das motocicletas, que difere daquele adotado por automóveis. Manobras como trafegar entre veículos parados, realizar acelerações bruscas, promover mudanças repentinas de rota e efetuar ultrapassagens em espaços reduzidos – por vezes pelo lado inadequado – são relativamente frequentes. Ainda que nem todas essas condutas sejam necessariamente irregulares, muitas delas dificultam a percepção e a tomada de decisão dos demais usuários das vias. Assim, além de sua condição singular de vulnerabilidade, decorrente do compartilhamento do espaço viário com veículos de maior massa, os motociclistas também podem representar riscos adicionais aos demais usuários, especialmente aos pedestres, contribuindo para o aumento da ocorrência de atropelamentos.



O PANORAMA NO BRASIL

Em consonância com o cenário observado nas Américas, os motociclistas passaram a representar, a partir de 2007, a maior proporção de óbitos por sinistros de trânsito no Brasil, posição que se mantém até hoje. Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2023 os usuários de motocicletas corresponderam a 38% dos 34.881 óbitos por lesões no trânsito no país. Além das mortes, os sinistros envolvendo motociclistas geram elevado impacto sobre os sistemas de saúde e previdenciário. Em 2024, as internações por lesões no trânsito custaram ao Sistema Único de Saúde (SUS) R\$ 390,6 milhões, sendo que 58% dessas internações envolveram usuários de motos. Entre 2012 e 2024, enquanto as internações por lesões no trânsito em geral cresceram 49%, as internações de motociclistas aumentaram 93,2%. Reforçando a condição de vulnerabilidade desse grupo, em 2024, os motociclistas responderam por 66,1% das internações decorrentes de sinistros de trânsito, ao passo que os ocupantes de automóveis representaram apenas 5,9% dos casos.



CARACTERÍSTICAS DO DESAFIO ATUAL

Em 2020, a pandemia da Covid-19 levou à interrupção das rotinas de trabalho, comércio, estudo e lazer, e os fluxos de viagens no país foram profundamente alterados. As medidas de isolamento social e a consolidação do teletrabalho intensificaram a demanda por serviços de entrega, atividade na qual os motociclistas desempenham papel central. A ideia de que a pandemia teria aberto um mercado promissor para entregadores de aplicativos, frequentemente caracterizados como empreendedores autônomos, é controversa. Na prática, a necessidade de reposicionamento no mercado de trabalho levou um contingente expressivo de desempregados a oferecer serviços mal remunerados e em condições precárias. Se fatores como formação insuficiente, jornadas exaustivas e pressão por cumprimento de prazos já comprometem o desempenho e a segurança dos profissionais do transporte em geral, esses riscos tornam-se ainda mais graves para quem conduz veículos intrinsecamente vulneráveis, como as motocicletas.

Por outro lado, o aumento da circulação de motos não se restringiu ao setor de entregas. As facilidades de aquisição e uso desses veículos também favoreceram a migração modal para deslocamentos com diferentes finalidades. O uso massivo de motocicletas tornou-se, assim, uma das formas encontradas por um amplo segmento da população para responder à estruturação do espaço urbano e às necessidades de mobilidade historicamente negadas ou mal atendidas.

De modo geral, as questões relacionadas ao trânsito e aos transportes estão associadas a fatores socioeconômicos como emprego, renda e desenvolvimento urbano. No caso das motocicletas, entretanto, as contradições sociais – vinculadas às desigualdades, às limitações educacionais, às dificuldades de acesso e às condições precárias de trabalho – manifestam-se de forma ainda mais evidente.



A CONFERÊNCIA NACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Diante do cenário apresentado e dos desafios da segurança viária no Brasil, especialmente no contexto da Segunda Década de Ações pela Segurança Viária 2021–2030 das Nações Unidas e da implementação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), torna-se fundamental dedicar atenção prioritária aos usuários mais vulneráveis no trânsito, com destaque para os motociclistas. Nesse sentido, mostrou-se necessária a promoção de um amplo debate com a comunidade técnica e a sociedade, voltado à construção de soluções adequadas à realidade brasileira.

Assim, em consonância com o Produto P1002 – “Realização da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito para discutir a situação da segurança no trânsito no país, com o envolvimento e possível apoio de diversos segmentos da sociedade civil” da Ação A1001 – “Promover e participar de encontros e fóruns internacionais sobre segurança viária, veicular, e mobilidade sustentável para sensibilização e engajamento dos atores relevantes na temática” do Pilar 1 – “Gestão da Segurança no Trânsito” da Resolução Contran nº 1.004, de 21 de dezembro de 2023, que regulamenta o Pnatrans, foi proposta a realização da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito com foco na segurança dos motociclistas, intitulada “Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas”.

O evento teve como objetivo reunir especialistas, gestores públicos, pesquisadores e representantes da sociedade civil para a construção coletiva de estratégias, abordando temas como condições de trabalho dos motociclistas de aplicativos, infraestrutura viária, tecnologias, mudança de comportamento no trânsito e atendimento emergencial. Realizada pela Senatran no âmbito da Semana Nacional de Prevenção a Sinistros com Motociclistas, a Conferência ocorreu nos dias 28, 29 e 30 de julho de 2025, no auditório da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Brasília/DF.

OBJETIVO GERAL



O objetivo geral da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito - “Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas” foi promover o diálogo intersetorial e a construção de soluções integradas para a redução dos sinistros de trânsito envolvendo motociclistas, por meio de troca de experiências, apresentação de dados e inovações tecnológicas, estratégias de fiscalização e infraestrutura segura e ações educativas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS



- a) Diagnosticar o cenário atual dos sinistros envolvendo motociclistas no Brasil, com base em dados atualizados, perfis de risco e tendências emergentes;
- b) Compartilhar boas práticas nacionais e internacionais em infraestrutura urbana, fiscalização, atendimento às vítimas e campanhas educativas voltadas à segurança de motociclistas;
- c) Debater o papel da comunicação, da educação e da psicologia na mudança de comportamento e na promoção de uma cultura de segurança no trânsito;
- d) Apresentar inovações tecnológicas aplicadas à prevenção de acidentes, à proteção individual e à gestão da mobilidade sobre duas rodas;
- e) Valorizar a atuação dos profissionais da linha de frente, como agentes de trânsito, socorristas, engenheiros e educadores, reconhecendo seu papel na preservação da vida;
- f) Fomentar a articulação entre diferentes setores – saúde, mobilidade, segurança pública, indústria e sociedade civil – para a construção de políticas públicas mais eficazes e sensíveis à realidade dos motociclistas;
- g) Estimular o uso de dados e evidências como base para planejamento, monitoramento e avaliação de ações voltadas à segurança viária.
- h) Anunciar, ao final do evento, o lançamento do processo de formulação, pela Senatran, do Programa Nacional de Segurança de Motociclistas, iniciativa alinhada ao Pnatrans e voltada ao desenvolvimento de ações estratégicas para a redução de sinistros de trânsito envolvendo motociclistas no Brasil.

ESTRUTURA DA CONFERÊNCIA



A Conferência Nacional de Segurança No Trânsito – “Protegendo Vidas Sobre Duas Rodas” foi concebida como um espaço de diálogo, aprendizado e construção coletiva de soluções para enfrentar os altos índices de sinistros envolvendo motociclistas no Brasil. Com uma programação distribuída em palestras, painéis temáticos e ações educativas, o evento reuniu especialistas de diversas áreas: representantes do poder público, de organizações da sociedade civil, da academia e do setor privado.

A estrutura da conferência foi pensada para proporcionar uma abordagem multidisciplinar e intersetorial, combinando dados, experiências práticas, inovação tecnológica e perspectivas humanas sobre o trânsito.



FORMATO E METODOLOGIA

A conferência foi realizada em formato presencial e contou com uma programação estruturada, orientada para valorizar a diversidade de experiências, a troca de conhecimentos e a construção coletiva de soluções voltadas à segurança dos motociclistas. Após a cerimônia de abertura, foi realizada uma palestra com o objetivo de discutir o papel da motocicleta na mobilidade urbana. Esse momento buscou estimular a reflexão sobre o crescimento da frota de veículos de duas rodas e dos sinistros de trânsito envolvendo esses usuários, lançando também um olhar para o contexto geral da segurança viária e da mobilidade urbana no Brasil.

Na sequência, foram promovidos oito painéis temáticos, cada um com duração média de 1h30, no formato mesa redonda. Os painéis contaram com a participação de um(a) mediador(a) e de três a quatro especialistas convidados, que apresentaram diferentes perspectivas sobre os temas abordados. Os painéis combinaram exposições técnicas, apresentação de dados e relatos de experiências práticas, seguidos de momentos destinados a perguntas e à interação com o público. A mediação exerceu um papel ativo na condução dos debates, estimulando o diálogo entre os participantes e a articulação entre os diferentes eixos temáticos da conferência. A metodologia adotada buscou valorizar a escuta ativa, a intersetorialidade e o uso de evidências como fundamento central para a formulação de políticas públicas voltadas à segurança de motociclistas.

Ao longo da programação, foram desenvolvidos os seguintes painéis temáticos:

PAINEL 1 >>>>>

Caminhos Interrompidos

O Retrato dos Sinistros com Motociclistas no Brasil

Este painel teve como objetivo traçar um diagnóstico claro e impactante sobre os sinistros de trânsito envolvendo motociclistas no Brasil. A partir de dados atualizados, mapas de incidência e análises comportamentais, buscou-se apresentar um retrato fiel dos principais fatores que levam à interrupção de trajetos – e de vidas – sobre duas rodas.

<<<<< PAINEL 2

Comportamento em Alta Rotação

O Desafio de Mudar Hábitos de Motociclistas no Trânsito

Mudar comportamentos no trânsito é um dos maiores desafios para a redução de sinistros, especialmente quando se trata de motociclistas, que enfrentam riscos diários nas ruas e estradas. Este painel buscou explorar como a comunicação, a educação e o entendimento do comportamento humano podem ser aliados poderosos na construção de uma cultura de segurança.

PAINEL 3 >>>>>

Minutos que Salvam

A Linha de Frente no Socorro ao Motociclista

Em situações de sinistros envolvendo motociclistas, cada minuto conta. Este painel reuniu especialistas que atuam em atendimento emergencial para discutir o papel crucial do atendimento pré-hospitalar e da resposta rápida na sobrevivência e recuperação das vítimas de sinistros.

<<<<< PAINEL 4

Profissionais em duas Rodas

O Desafio de Proteger quem Move a Cidade

Neste painel, a conferência volta seu olhar para os motociclistas profissionais que atuam diariamente na entrega de produtos e no transporte de pessoas – protagonistas da mobilidade urbana contemporânea. Com jornadas intensas, metas apertadas e exposição constante ao risco, esses trabalhadores enfrentam desafios que vão muito além do trânsito.

PAINEL 5 >>>>>

Olhar que Protege

A Fiscalização como Aliada da Vida

A fiscalização de motociclistas é uma ferramenta essencial para a promoção da segurança viária, com efeitos que ultrapassam a aplicação de penalidades. Este painel propôs uma reflexão sobre como a fiscalização pode ser exercida de forma estratégica, integrada e orientada à preservação da vida, a partir de diferentes perspectivas, desde a gestão pública à atuação em campo.

<<<<< PAINEL 6

Tecnologia na Garupa

Inovações para a Segurança do Motociclista

A tecnologia tem um papel cada vez mais decisivo na proteção de quem anda sobre duas rodas. Este painel propôs discutir como inovações em equipamentos, sistemas de segurança e acessórios podem reduzir riscos e salvar vidas no trânsito.

PAINEL 7 >>>>>

Infraestrutura Amiga da Moto

Como o Ambiente Urbano Pode Salvar Vidas

A forma como as cidades são planejadas e construídas tem impacto direto na segurança de quem se desloca sobre duas rodas. Este painel reuniu especialistas em engenharia de tráfego e segurança viária, abordando, inclusive, experiências internacionais para discutir como o ambiente urbano pode e deve ser adaptado para proteger motociclistas.

<<<<< PAINEL 8

Faixa Azul

Desafios e Resultados Locais

A Faixa Azul tem se consolidado como uma estratégia inovadora para organizar o tráfego de motocicletas em grandes avenidas urbanas. Este painel reuniu representantes de municípios que já implementaram a sinalização para compartilhar suas experiências, seus aprendizados e os primeiros resultados obtidos. Buscou oferecer uma visão comparativa e prática sobre a aplicação da Faixa Azul no Brasil, destacando o potencial da medida como política pública de segurança para motociclistas e como ferramenta de gestão urbana.

PIT STOP EDUCATIVO >>>>>

Como ação prática da conferência, foi promovido um *pit stop* educativo voltado à segurança dos motociclistas, realizado no Eixo Monumental de Brasília, no estacionamento localizado entre a Torre de TV e a Funarte. A iniciativa teve como objetivo incentivar a conscientização e a prevenção de sinistros, por meio de atividades práticas, educativas e interativas direcionadas aos condutores de motocicletas. Durante a ação, os participantes percorreram diferentes estações temáticas, estruturadas para abordar aspectos essenciais da segurança sobre duas rodas, incluindo:

- a) Oficina sobre o uso correto do capacete, com orientações sobre fixação, validade e certificação;
- b) Avaliação do estado de conservação dos pneus, com dicas de manutenção preventiva;
- c) Simulação de embriaguez ao volante, utilizando óculos que reproduzem os efeitos do álcool na percepção e no equilíbrio;
- e) Oficinas de pilotagem segura, com orientações práticas sobre postura, frenagem e condução defensiva;
- f) Distribuição de brindes educativos e materiais técnicos, com foco na valorização da vida e na construção de uma cultura de segurança no trânsito.



PROGRAMAÇÃO



28/JUL

- 09H00 CREDENCIAMENTO
- 10H30 CERIMÔNIA DE ABERTURA
- 12H00 INTERVALO PARA ALMOÇO
- 14H00 PALESTRA DE ABERTURA
- 14H30 PAINEL 01
CAMINHOS INTERROMPIDOS: O RETRATO DOS SINISTROS COM MOTOCICLISTAS NO BRASIL
- 16H00 PAINEL 02
COMPORTAMENTO EM ALTA ROTAÇÃO: O DESAFIO DE MUDAR HÁBITOS DE MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO

29/JUL

- 09H00 PAINEL 03
MINUTOS QUE SALVAM: A LINHA DE FRENTE NO SOCORRO AO MOTOCICLISTA
- 10H30 PAINEL 04
PROFISSIONAIS EM DUAS RODAS: O DESAFIO DE PROTEGER QUEM MOVE A CIDADE
- 12H00 INTERVALO PARA ALMOÇO
- 14H00 PAINEL 05
OLHAR QUE PROTEGE: A FISCALIZAÇÃO COMO ALIADA DA VIDA
- 15H30 PAINEL 06
TECNOLOGIA NA GARUPA: INOVAÇÕES PARA A SEGURANÇA DO MOTOCICLISTA

30/JUL

- 10H00 PAINEL 07
INFRAESTRUTURA AMIGA DA MOTO: COMO O AMBIENTE URBANO PODE SALVAR VIDAS
- 12H00 INTERVALO PARA ALMOÇO
- 14H00 PAINEL 08
FAIXA AZUL: DESAFIOS E RESULTADOS LOCAIS
- 15H30 CERIMÔNIA DE ENCERRAMENTO



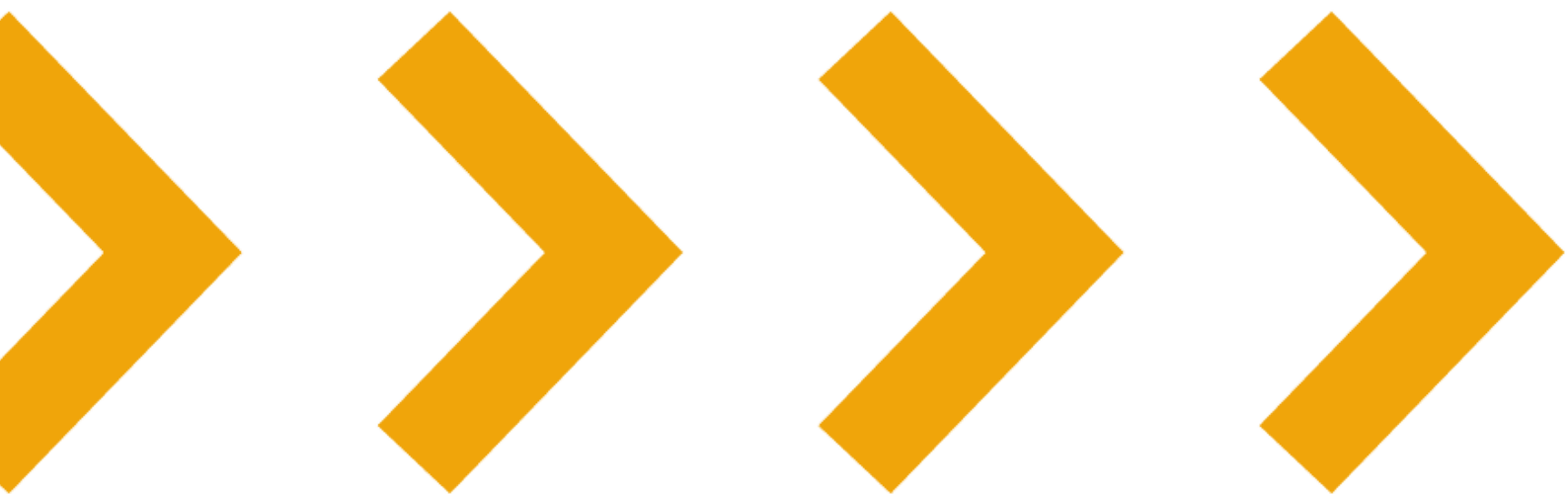
RESULTADOS ESPERADOS



A conferência buscou produzir impactos concretos na agenda de segurança viária voltada aos motociclistas, promovendo avanços tanto no campo técnico quanto na articulação institucional entre diferentes setores. Entre os principais resultados esperados, destacam-se:

- a) Ampliação do conhecimento técnico e prático sobre os fatores que contribuem para os sinistros envolvendo motociclistas, com base em dados atualizados, evidências científicas e experiências de campo;
- b) Fortalecimento da articulação intersetorial entre órgãos de trânsito, de saúde, de segurança pública, setor privado, academia e sociedade civil, promovendo uma abordagem integrada para a prevenção de sinistros;
- c) Identificação e disseminação de boas práticas em infraestrutura, fiscalização, educação, comunicação e atendimento às vítimas, com potencial de replicação em diferentes contextos urbanos;
- d) Valorização do papel dos profissionais da linha de frente, como agentes de trânsito, socorristas, engenheiros e educadores, reconhecendo sua contribuição essencial para a preservação da vida no trânsito;
- e) Produção de recomendações estratégicas para subsidiar políticas públicas e ações locais voltadas à segurança de motociclistas, com base nos debates realizados durante os painéis;
- f) Estímulo à inovação e ao uso de tecnologias aplicadas à segurança viária, tanto no desenvolvimento de equipamentos quanto na gestão da mobilidade e na fiscalização inteligente.
- g) Engajamento do público participante na construção de uma cultura de segurança no trânsito, por meio de uma abordagem empática, educativa e baseada em evidências.





PARTE II

PAINÉIS TEMÁTICOS, PRÁTICAS E DISCUSSÕES

MENSAGENS DE ABERTURA

As mensagens de abertura definiram o tom e o propósito da conferência. Este momento da cerimônia contou com falas breves de diversas autoridades, que abordaram pontos importantes sobre segurança no trânsito, especialmente no que tange a motociclistas.

Abordagem científica e baseada em dados

Na mensagem de abertura da Conferência, o Secretário Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes, Adrualdo Catão, destacou que o evento foi direcionado à segurança dos motociclistas em razão do aumento alarmante da mortalidade neste grupo. Apresentou dados preocupantes que indicam um aumento total de cerca de 1.000 mortes no trânsito de 2022 para 2023, sendo de motociclistas todas as mortes adicionais. O Secretário classificou o problema como socioeconômico e complexo, comum em países com características geopolíticas e de renda semelhantes ao Brasil, onde a motocicleta muitas vezes surge como única alternativa de transporte acessível devido à deficiência de transporte coletivo de qualidade.



O PROBLEMA DO TRÂNSITO, COMPLEXO COMO ELE É, É UM PROBLEMA SOCIOECONÔMICO QUE NÃO ATINGE SÓ O BRASIL. SE VOCÊ DER UMA OLHADA NOS PAÍSES DE RENDA SEMELHANTE E CARACTERÍSTICA GEOPOLÍTICA SEMELHANTE, VOCÊ VAI ENCONTRAR O MESMO PROBLEMA.

SECRETÁRIO ADRUALDO CATÃO

O Secretário também reforçou a importância de uma visão sistêmica e da cooperação integrada entre agentes federais, estaduais e municipais para enfrentar essa questão. Além disso, ressaltou a necessidade de que as soluções sejam científicas, baseadas em dados e evidências, sem focar apenas em um fator isolado.



Necessidade de colaboração e ações integradas



“NÃO BASTA TERMOS LEIS, NÃO BASTA TERMOS NORMAS, NÃO BASTA TERMOS SINALIZAÇÕES. NÓS TEMOS QUE ESTAR LÁ EDUCANDO, INFORMANDO, CAPACITANDO.”

DIRETORA MARIA ALICE SOUZA

A Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza, citou a importância de encontros que possibilitem a busca de soluções para problemas desafiadores como a segurança de motociclistas. Enfatizou a atuação da Senatran na realização de ações educativas, de fiscalização, de integração e de discussões de políticas públicas voltadas para segurança viária, com apoio de parceiros, especialmente a iniciativa privada. Reforçou a importância de uma visão sistêmica e da cooperação integrada para enfrentar o problema.

Foco na segurança de motociclistas como prioridade urgente

Marco Aurélio Barcelos, Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), alertou sobre o aumento preocupante da sinistralidade e das mortes de motociclistas nas rodovias concedidas nos últimos anos. Ele destacou que os usuários vulneráveis, que incluem pedestres, ciclistas e motociclistas, são responsáveis por 50% das fatalidades nessas rodovias, e os motociclistas, sozinhos representam 25% dessas mortes. Barcelos enfatizou que o problema da violência e dos sinistros sobre duas rodas não está restrito apenas aos centros urbanos, mas também afeta o ambiente rodoviário.



“NÓS PRECISAMOS TER UMA VISÃO SISTÊMICA. A VIDA SOBRE DUAS RODAS TAMBÉM SE PERDE NAS BRs, NAS RODOVIAS DOS NOSSOS ESTADOS.”

MARCO AURÉLIO BARCELOS



Para enfrentar essa situação, o representante da ABCR sugeriu programas e ações que construam uma cultura de segurança para motociclistas em ambientes rodoviários. Além disso, Barcelos propôs investimentos em infraestrutura, como a construção de marginais em trechos críticos e a experimentação de faixas azuis em locais específicos, visando proporcionar maior segurança aos motociclistas e reconhecer sua vulnerabilidade. Por fim, reforçou a importância de uma visão sistêmica e da cooperação integrada entre o governo e todos os atores envolvidos para trabalhar em soluções definitivas para a segurança dos motociclistas nas rodovias.

Cooperação e reforço em fiscalização

Mario Escobar, Presidente da Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV), ressaltou que a cooperação entre a entidade e diferentes agentes possibilita o compartilhamento de experiências bem-sucedidas. Destacou a importância da destinação de verbas para trabalhos de segurança viária nas rodovias, o que possibilita ações concretas de redução de acidentes. Salientou, ainda, a necessidade de fortalecer a fiscalização e a aplicação das normas, apontando a relevância do compartilhamento de conhecimentos técnicos para a diminuição dos sinistros.



COM AÇÕES CONCRETAS E EFETIVAS CONSEGUIMOS TRAZER UMA REDUÇÃO DE ACIDENTES.

MARIO ESCOBAR

Revisão de normas para reduzir sinistros

O representante da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (ABEETRANS), Silvio Médici, apontou em sua fala a situação que São Paulo enfrenta atualmente com o alto número de sinistros envolvendo mototáxis, apesar do bom funcionamento que a sinalização de Faixa Azul tem apresentado. Citou ainda que, na promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, o artigo de proibição de circulação de motos no corredor acabou por ser deletado, o que espera ser revisto para que se diminua a sinistralidade.



É UM PROBLEMA SERÍSSIMO LÁ [EM SÃO PAULO]. NÓS TEMOS SINISTROS COM 1,2, 1,3 MORTES POR DIA NA CAPITAL E 4 NO ESTADO.

SILVIO MÉDICI

Mobilidade segura e redesenho viário

Dante Rosado, representante da Vital Strategies e da Iniciativa Bloomberg para a Segurança Viária, destacou o apoio dessas entidades ao governo federal na política nacional de segurança viária, enfatizando a cooperação na revisão, disseminação e implementação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Ressaltou a necessidade de engajar a sociedade e a mídia, bem como de endereçar a gestão de velocidade e a promoção da mobilidade sustentável com intuito de evitar a migração para modais individuais como a motocicleta. Além disso, criticou o desenho das ruas que, em sua maioria, não prioriza a segurança dos mais vulneráveis, o que vai de encontro à lógica do Código de Trânsito Brasileiro de os menores serem protegidos pelos maiores.



QUEM NÃO ESTÁ PREOCUPADO COM ESSA MIGRAÇÃO AINDA NÃO ENTENDEU A GRAVIDADE DA SITUAÇÃO. PROMOVER GESTÃO DE VELOCIDADE, PROMOVER MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, QUALIFICAR O NOSSO TRANSPORTE COLETIVO SÃO ALGUMAS DAS SAÍDAS QUE A GENTE TEM PARA ENDEREÇAR ESSE PROBLEMA.

DANTE ROSADO

Atuação dos bombeiros nas políticas de segurança viária



A GENTE TEM CONSEGUIDO TRABALHAR JUNTO ÀS AGÊNCIAS E MOSTRAR QUE SÓ TRABALHANDO DESSA MANEIRA A GENTE CONSEGUE CONSTRUIR UM TRÂNSITO CADA VEZ MELHOR.

TEN. CEL. DOUGLAS SOARES

O representante da Liga dos Bombeiros Militares do Brasil (Ligabom), Tenente Coronel Douglas Soares, ressaltou a importância de acelerar a pauta da segurança no trânsito e de haver acordos de cooperação técnica que envolvam os corpos de bombeiros. Elogiou a facilidade de acesso que, por meio da Liga, os Corpos de Bombeiros possuem para atuação no cenário federal, com uma interlocução mais ágil. Salientou, ainda, a relevância dessa representatividade na construção de políticas públicas que salvam vidas, uma vez que os bombeiros estão envolvidos nos mais diversos tipos de ocorrências no trânsito.

Necessidade de novos paradigmas para enfrentamento da pandemia de sinistros

Victor Pavarino, representante da Organização Pan-americana de Saúde (OPAS), destacou a relevância do aprofundamento da temática de segurança de motociclistas em eventos que tratem especificamente desse modal. Enfatizou que, na área da saúde, sinistros com motociclistas são considerados uma pandemia.

Pavarino salientou que as discussões devem levar em conta a ideia de que paradigmas e modelos têm vida útil, então conceitos utilizados com sucesso em décadas passadas podem não ser suficientes para lidar com os desafios atuais. Alertou sobre os desafios do trânsito estarem relacionados também a desafios socioeconômicos, que acabam por eclodir no trânsito, indo para além dele.



“
A GENTE ACHA, ÀS VEZES, QUE ESTÁ
DISCUTINDO TRÂNSITO, MAS É UM DESAFIO
SOCIOECONÔMICO. ESTÁ RELACIONADO A
EMPREGOS, ENTRE OUTRAS COISAS.



VICTOR PAVARINO

Envolvimento de mais atores para a segurança de motociclistas



“
QUANDO A GENTE NOTA UM EVENTO
QUE PROCURA PROMOVER E TRAZER
PARA O DEBATE TODOS OS ATORES,
EU ACHO QUE A CHAVE ESTÁ SENDO
ACIONADA CORRETAMENTE.



FREDERICO PIEROTTI

O representante do Fórum Nacional dos Conselhos de Trânsito (Focotran), Frederico Pierotti, mencionou a missão que os Conselhos Estaduais de Trânsito têm de realizar o acompanhamento, a coordenação e a promoção da igualdade no trânsito. Ressaltou o valor de se ouvir as autoridades dos órgãos de trânsito, as empresas de aplicativos e os motociclistas para que se entenda melhor os problemas. Enfatizou, ainda, que a evolução da tecnologia não tem sido suficiente para a preservação de vidas de motociclistas, o que alerta para a necessidade de se envolver mais atores no enfrentamento da questão.

Necessidade de articulação do poder público e de um olhar humano sobre o motociclista

Roberta Gouvea Neiva, Diretora do Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (Detran/PB), reforçou que o principal problema do trânsito no Brasil hoje diz respeito às motocicletas e que a melhor forma de combatê-lo é se preparar de maneira conjunta e heterogênea. Ressaltou que o poder público tem o dever de realizar articulação entre instituições para transformação dessa realidade, sejam elas públicas ou privadas, e que é papel das instituições furar a bolha para que a demanda por segurança no trânsito chegue a lugares em que ainda não chegou. Enfatizou que o triângulo do Código de Trânsito Brasileiro, composto por educação, infraestrutura e esforço legal, deve ser, de fato, uma realidade, com ampliação das ações de educação.



Neiva mencionou, ainda, que as pessoas devem ser impactadas pela política pública para que assim mudem seu comportamento, e que a não transformação desse comportamento, portanto, revela uma política pública falha e um poder público que não chega onde deve. Diante disso, considera uma atitude vil responsabilizar pelo sinistro apenas o motociclista nele envolvido.

A POLÍTICA PÚBLICA PRECISA
ESTAR PARA ALÉM DA VONTADE DO
SUJEITO, E QUANDO ESSA VONTADE
NÃO É TRANSFORMADA, É PORQUE
A POLÍTICA PÚBLICA FOI FALHA,
O PODER PÚBLICO NÃO ESTÁ
CHEGANDO ONDE ELE DEVE.

ROBERTA NEIVA

Além disso, a Diretora apontou que, ao voltar o olhar para o trânsito, devemos ser atravessados por palavras como atividade predatória, precariedade de vínculo, hipossuficiência e vulnerabilidade, enxergando o motociclista não como um anônimo, mas como alguém que precisa voltar para casa em segurança. Citou, ainda, a problemática do desmantelamento do transporte público, que leva pessoas vulneráveis a buscarem meios de deslocamento por aplicativo com condutores também vulneráveis. Declarou, por fim, que o Detran não deve ser visto somente como um órgão de cartório que se preocupa com registros de condutores e veículos, mas como um articulador estadual que tem compromisso com a vida das pessoas.

Estímulo ao bom comportamento no trânsito e uso da tecnologia para aprimoramento



“
QUANDO TEM DIAGNÓSTICO, QUANDO
TEM GOVERNANÇA DAS POLÍTICAS
E AS POLÍTICAS CONSTRUÍDAS,
NÓS TEMOS A CAPACIDADE DE
MELHORAR OS RESULTADOS.
”

ADRIANO FURTADO

O Diretor do Departamento Nacional de Trânsito do Paraná (Detran/PR), Adriano Marcos Furtado, mencionou a importância das diversas instituições reunirem seus conhecimentos para agregar na eficiência da condução do tema da segurança dos motociclistas. Mencionou também a necessidade de cada um enxergar dentro das suas atribuições o que pode ser utilizado para sensibilizar o setor sobre a temática. Ressaltou, ainda, que apenas medidas de fiscalização não produzem resultados, mas sim o desenho de um novo modelo que estimule o condutor a pilotar de maneira correta.

Enfatizou que, ao utilizar os serviços de motociclistas por meio dos aplicativos, o consumidor, assim como os demais envolvidos na cadeia, pode colaborar no desenho desse novo modelo que faça aquele motociclista seguir as regras. Sugeriu a associação da tecnologia para um roteiro seguro, para a criação de um score e para uma remuneração maior para o motociclista.

Integração e educação para enfretamento da sinistralidade em duas rodas

Marcus Vinícius Silva de Almeida, Diretor de Operações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), realçou a relevância de existir integração entre os setores público e privado para discutir segurança sobre duas rodas, e ressaltou que, apesar dos recordes de apreensão de drogas, a principal atribuição da PRF diz respeito à segurança viária. Apontou ainda que, no primeiro semestre de 2025, houve diminuição de sinistros graves e mortes nas rodovias federais, mas um aumento de sinistros com motocicletas. Destacou a importância de se trabalhar com educação para o trânsito, e não somente fiscalização.



“
SE VOCÊS FOREM ANALISAR NOSSA
PRODUTIVIDADE EM FISCALIZAÇÃO,
ELA É ALTA. MAS MESMO ASSIM NÓS
ESTAMOS PERDENDO ESSA GUERRA NA
SINISTRALIDADE EM CIMA DE DUAS RODAS.
”

MARCUS VINÍCIUS DE ALMEIDA

PALESTRA DE ABERTURA

MOBILIDADE EM EQUILÍBRIO

A MOTO E OS DESAFIOS DA SEGURANÇA VIÁRIA

A palestra de abertura da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito, intitulada "Mobilidade em Equilíbrio: a Moto e os Desafios da Segurança Viária", foi ministrada pelo Professor Paulo César Marques da Silva, da Universidade de Brasília (UnB).

A palestra contemplou os seguintes temas:

Localização e Evolução da Frota de Motocicletas

O professor buscou identificar a presença das motocicletas no cenário brasileiro, analisando a evolução da frota ao longo do tempo. Utilizou mapas de calor para mostrar a concentração da frota, destacando São Paulo e o Sudeste, Estado e Região mais populosos. Observou, no entanto, que há uma concentração acentuada do percentual de motocicletas na frota total nas regiões Norte e Nordeste, o que sugere que o uso de motocicletas é uma alternativa para superar a deficiência do transporte coletivo nessas áreas. Uma concentração visível no Centro-Oeste na taxa de motocicletas por população foi notada, mas não completamente explicada. Nos últimos 10 anos, a frota de motos cresceu 40%, um aumento muito mais acentuado do que o de automóveis, que cresceu 27%. Em 15 importantes regiões metropolitanas, o aumento da motorização via motocicletas foi de 315%.



Comportamento do Tráfego e a Circulação em Corredores

O professor abordou o fenômeno da circulação de motocicletas em corredores (entre veículos). Embora o artigo 56 do Código de Trânsito Brasileiro, que previa sua proibição, tenha sido vetado sob a justificativa de manter a agilidade desse modal, a prática continua sendo uma fonte de incômodo e de risco. O palestrante questionou a base dessa justificativa, ressaltando que a vitória em um embate entre veículos grandes e motocicletas dificilmente se dará para o usuário vulnerável.

Dados apresentados pelo professor:

2015-2024 (IBGE):

*Autos: aumento de 27%
63 milhões em 2024*

*Motos: aumento de 40%
28 milhões em 2024*

*2001-2012 (Observatório das Metrôpoles):
Aumento de 100% no Brasil*

Aumento de 315% (3,9 milhões) nas 15 principais RMs

Rio: + 73% autos, + 381% motos

Manaus: + 160% autos, + 442% motos



Segregação vs. Compartilhamento de Espaços

Levantou-se o debate sobre a segregação de usuários nas vias, prática observada na experimentação de faixas azuis (pistas exclusivas), questionando se essas soluções de fato promovem segurança ou se a abordagem deveria focar em um compartilhamento mais harmônico dos espaços de circulação.

Desafios para Gestores Públicos e Sociedade

O professor sugeriu que se repense a produção dos espaços de circulação (infraestrutura) para proteger as pessoas sem sacrificar a vida das cidades. Enfatizou a sensibilização e formação de gestores e educadores sobre o problema do trânsito, além de toda a sociedade. Por fim, ressaltou a importância de rever a normatização e confrontar o "culto à velocidade", que é excludente e aumenta os riscos para todos.

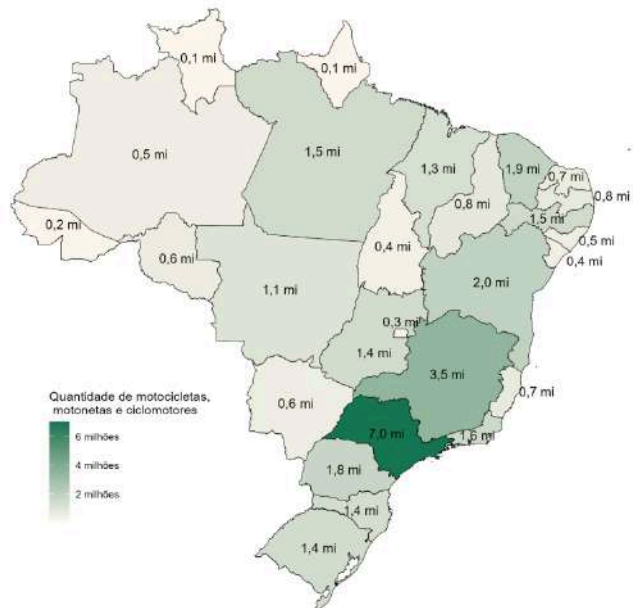
A palestra definiu um direcionamento para a conferência, convidando à construção de soluções equilibradas que reconheçam a diversidade dos modos de transporte e priorizem a vida.

Heterogeneidade das Velocidades como Fator de Risco

Destacou-se que a circulação de motos em corredores com velocidades superiores à média da corrente de tráfego aumenta a heterogeneidade das velocidades na via. A literatura aponta que essa heterogeneidade é um fator de risco maior do que a alta velocidade em si, pois contribui para mais ocorrências.

Educação e Formação dos Condutores

Foi apresentada a preocupação com o alto percentual de pessoas que possuem motocicletas mas não têm habilitação, com números chegando a 70% em alguns Estados. Isso desafia as políticas de educação para o trânsito, que muitas vezes se concentram na formação de condutores, mas não atingem esse público sem formação formal.



Mapa de Calor - Panorama Estatístico Brasileiro de Motocicletas, Motonetas e Ciclomotores (Senatran, 2024).



PRINCIPAIS DESTAQUES

- A frota de motocicletas possui uma concentração visível nas regiões Norte e Nordeste, sendo um modal alternativo onde o transporte coletivo é deficiente.
- Nos últimos 10 anos, a frota de motocicletas cresceu 40%, um aumento mais acentuado que o dos automóveis, que cresceu 27%.
- A circulação de motocicletas em corredores é um fenômeno que gera incômodo e risco.
- Serviços de transporte por aplicativo operam de forma a incentivar a transgressão das normas de trânsito para cumprir prazos de entrega.
- A circulação de motos em corredores com velocidades superiores à média do tráfego aumenta a heterogeneidade das velocidades na via, tornando-se um fator de risco maior do que a alta velocidade em si, pois contribui para mais sinistros.
- Os experimentos com as faixas azuis precisam avaliar se essas soluções realmente promovem segurança ou se a abordagem deveria focar em um compartilhamento mais harmonioso dos espaços de circulação.
- Há uma preocupação com o alto percentual de proprietários de motocicletas que não possuem habilitação, chegando a 70% em alguns estados, como o Maranhão.
- É necessário aprimorar as políticas de educação para o trânsito que, frequentemente, se concentram na formação formal de condutores, mas não atingem o público sem formação. Além disso, os cursos para obtenção de CNH mostram-se inadequados à realidade do trânsito.
- Há que se repensar a produção dos espaços de circulação (infraestrutura) para proteger as pessoas sem "sacrificar a vida das cidades".
- É importante a sensibilização e a formação de gestores e educadores, bem como de toda a sociedade, sobre o problema do trânsito.
- É igualmente importante rever a normatização e confrontar o "culto à velocidade", que é excludente e aumenta os riscos para todos.

» » » PAINEL 1

CAMINHOS INTERROMPIDOS: O RETRATO DOS SINISTROS COM MOTOCICLISTAS NO BRASIL

O primeiro painel da Conferência foi intitulado “Caminhos Interrompidos: O Retrato dos Sinistros com Motociclistas no Brasil”. Como ponto de partida para o evento, o painel procurou contextualizar o cenário existente em relação aos sinistros de trânsito envolvendo motociclistas no Brasil, dimensionando o tamanho do desafio a ser enfrentado.

O painel foi mediado pelo Coordenador-Geral de Informação e Estatística da Senatran, Pedro César Vieira Barbosa, e contou com a participação de Letícia de Oliveira Cardoso, Diretora do Departamento de Análise Epidemiológica e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde; Erivelton Pires Guedes, Técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea); e do Professor Davi Duarte Lima, Presidente do Instituto de Segurança no Trânsito.

Pedro Barbosa introduziu o debate destacando a necessidade de um diagnóstico aprofundado sobre os sinistros com motociclistas, impulsionado pelo crescimento contínuo da frota de motos e o conseqüente aumento nos números de sinistros e óbitos.

Também mencionou a importância de integrar dados de diferentes fontes, como o Ministério da Saúde e cartórios, para aprimorar o novo Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest), um projeto que visa acompanhar as vítimas desde o local do sinistro até o hospital ou, infelizmente, o óbito, fechando assim a cadeia de informação.

Letícia Cardoso destacou a atuação do Ministério da Saúde na curadoria de dados nacionais de mortalidade, e que a nomenclatura de "acidentes de transporte" (CID 10) está evoluindo para "eventos relacionados ao trânsito" (CID 11). Ela observou um período de declínio na mortalidade e internação entre 2010 e 2020, mas uma estabilização e um aumento preocupante a partir de 2020, com os dados preliminares de 2023 e 2024 indicando um aumento de mortes por sinistros de trânsito no país.



Neste cenário, a Diretora enfatizou que os motociclistas são, consistentemente, o grupo com maior mortalidade entre todos os modais. Para ilustrar o perfil das vítimas, Cardoso destacou que a maioria dos óbitos ocorrem com pessoas do sexo masculino e que 56% ocorrem com jovens de 20 a 39 anos. Há uma iniquidade social e racial, com 61% das vítimas sendo pessoas negras e com escolaridade intermediária ou baixa. Quase metade (48,9%) dos óbitos ocorre na própria via pública, sublinhando a gravidade instantânea dos sinistros. Destacou também que, segundo pesquisas conduzidas pelo Ministério da Saúde, o uso de capacete é de 82% em nível nacional, mas com menor adesão nas regiões Norte e Nordeste.

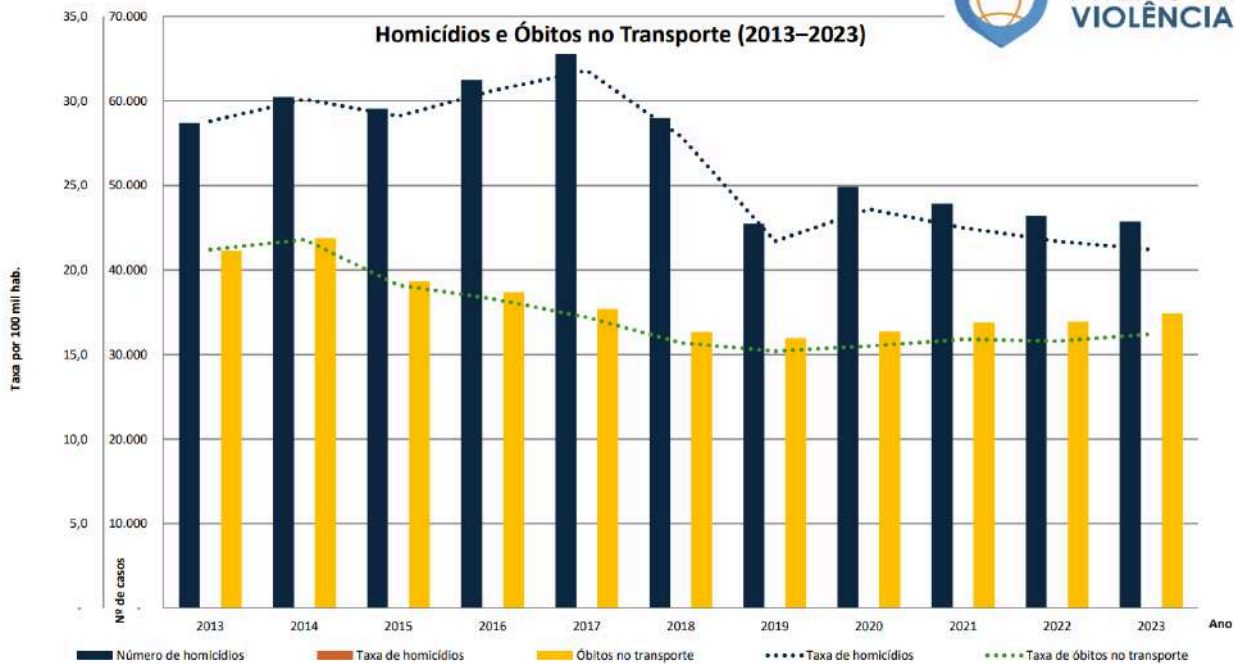
Por fim, a Diretora apresentou iniciativas do Ministério da Saúde, como o Programa Vida no Trânsito, a ampliação do SAMU e o Projeto Trauma, que integra dados de sinistros e atendimentos de urgência para fortalecer a gestão e prevenção.

DADOS DO PNAD INDICAM 1,5 MILHÃO DE PESSOAS TRABALHANDO COM TRANSPORTE POR APLICATIVO, MUITOS DELES INFORMAIS (APENAS 22% CONTRIBUEM PARA O INSS). PESQUISAS PRELIMINARES INDICAM QUE MAIS DE 20% DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO SÃO CONDUTORES DE PLATAFORMAS..



Erivelton Guedes apresentou dados que apontam que, desde 1996, a participação das motocicletas nos óbitos de trânsito disparou de 3% para cerca de 40% atualmente. Saliou a falta de coordenação nacional na prevenção de sinistros de trânsito devido ao federalismo e a ausência de orçamentos específicos no planejamento plurianual do governo (PPA) para a redução de mortes. O técnico do Ipea denominou a triste realidade dos sinistros de trânsito como "economia da morte", visto que as mortes no trânsito afetam jovens, pobres e negros, uma população "invisível" cuja perda a sociedade parece aceitar em troca de conveniências como entregas rápidas.

Guedes estimou o custo socioeconômico anual dos sinistros de trânsito em cerca de R\$ 50 bilhões, com a maior parte associada aos óbitos. Para cada 20.000 óbitos, há aproximadamente 200.000 feridos graves com sequelas de longo prazo ou permanentes. Ressaltou que um motociclista acidentado pode passar meses em UTI e hospital e anos em fisioterapia, gerando altos custos sociais e previdenciários. Reafirmou que, diante disso, a redução da velocidade e o aumento da fiscalização são fundamentais, mesmo que impopulares, para conter a "tragédia anunciada" no trânsito.



O Professor Davi Duarte iniciou sua fala com uma reflexão sobre como o código moral da sociedade evoluiu, citando exemplos como a abolição da escravatura e o voto feminino. Considera a alta mortalidade inaceitável e, em sua opinião, o código moral do trânsito brasileiro "muito frouxo".

O Professor buscou humanizar as estatísticas, destacando as situações trágicas e invisíveis por trás dos números. Citou o exemplo do caso de um motociclista que ficou paraplégico e o impacto que isso produziu em sua família. Ressaltou que, para cada óbito de motociclista, há outros 50 feridos, sendo 15 com lesões irreversíveis. Acerca da proteção dos motociclistas, o Professor ponderou que, ao contrário dos carros que oferecem proteção passiva, a segurança em motos depende fundamentalmente da prevenção de colisões e quedas.



Além disso, com base em suas pesquisas, indicou que muitos motociclistas começam a pilotar sem habilitação e que os cursos para a obtenção da CNH são deficientes, resultando em pilotos com pouco conhecimento prático de segurança. Comparativamente, os números do Brasil com os da Europa indicam que, para uma frota similar, o Brasil registra cinco vezes mais mortes de motociclistas, o que reforça a avaliação de possíveis deficiências em nossas práticas e formação. Destacou que esse problema não se restringe aos grandes centros urbanos e que há uma grande diversidade de "tribos" de motociclistas, desde motoboys a mães que levam filhos para a escola em pequenas cidades do interior, onde o transporte público é escasso.

Acerca da circulação de motocicletas nos corredores, o professor criticou a falta de fundamentação que levou ao veto presidencial do art. 56 do Código de Trânsito Brasileiro e refletiu sobre as consequências negativas dessa decisão. Mencionou a necessidade de uma reflexão ética sobre a normalização das mortes no trânsito e a importância de que a educação no trânsito comece na pré-escola e seja contínua ao longo da vida, como ocorre, por exemplo, no Japão, para que assim se mude essa realidade.

Em resumo, o painel forneceu um diagnóstico aprofundado e multifacetado sobre a segurança de motociclistas no Brasil, abordando não apenas os dados epidemiológicos alarmantes e os altos custos socioeconômicos, mas também as complexas questões comportamentais, as falhas na formação dos condutores e a necessidade urgente de uma mudança cultural e de políticas públicas integradas e baseadas em evidências.



PRINCIPAIS DESTAQUES

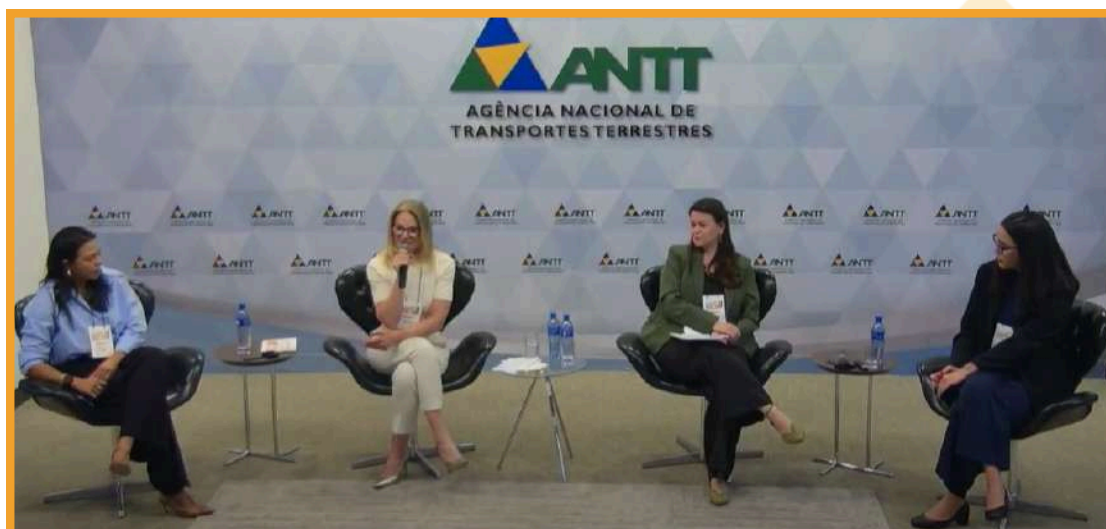
- ››› Necessidade de diagnóstico aprofundado sobre sinistros com motociclistas devido à frota crescente e integração de dados para evolução do Renaest.
- ››› Declínio da mortalidade no período 2010-2020, mas preocupante aumento e estabilização de 2020 para os dias atuais.
- ››› Consistentemente, motociclistas lideram mortalidade entre todos os modais. A participação de motociclistas em óbitos saltou de 3% (1996) para 40% (atualmente).
- ››› A maior parte das vítimas são homens, jovens (20-39 anos), negros e com baixa escolaridade. Quase metade morre na via pública.
- ››› Uso de capacete por 82% dos motociclistas (taxa menor no Norte/Nordeste).
- ››› Estima-se que 1,5 milhão de pessoas trabalhem por meio dos aplicativos, a maioria de modo informal (apenas 22% contribuem para o INSS). Mais de 20% das vítimas de sinistros são trabalhadores das plataformas de entrega.
- ››› Comparando internacionalmente, o Brasil registra 5 vezes mais mortes de motociclistas que a Europa, para frota similar.
- ››› Para cada óbito de motociclista, há 50 feridos, 15 com lesões irreversíveis.
- ››› O custo anual de sinistros é cerca de R\$ 50 bilhões, maior parte associada a óbitos. Para cada 20 mil óbitos, há 200 mil feridos graves com sequelas.
- ››› Utilização do termo "economia da morte" para perda de jovens, pobres e negros, vista como aceitável pela sociedade por conveniência.
- ››› Existência de problemas estruturais como falta de coordenação nacional e orçamento no Plano Plurianual - PPA para segurança viária.
- ››› Redução de velocidade e fiscalização rigorosa são essenciais, mesmo que impopulares.
- ››› Sérios problemas na formação e obtenção de habilitação, com cursos de formação deficientes e muitos indivíduos pilotando sem CNH.
- ››› É necessário que se faça uma reflexão ética sobre mortes normalizadas e educação de trânsito contínua desde a pré-escola.

PAINEL 2

COMPORTAMENTO EM ALTA ROTAÇÃO: O DESAFIO DE MUDAR HÁBITOS DE MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO

O segundo painel da Conferência buscou lançar um olhar mais minucioso à questão da mudança de comportamento no trânsito, um dos maiores desafios para a redução de sinistros. Com o título “Comportamento em Alta Rotação: O Desafio de Mudar Hábitos de Motociclistas no Trânsito”, o painel tratou das questões voltadas à comunicação e a educação para um trânsito mais seguro.

A moderação do painel ficou a cargo de Sirlei Kuiava, Coordenadora de Articulação Institucional do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran. Participaram do painel Ingrid Neto, psicóloga representante da Associação Brasileira de Psicólogos de Tráfego (ABRAPST); Jainara Costa, Coordenadora de Comunicação e Relações Públicas da Associação Nacional dos Detrans (AND); e Maria Luiza Ikegawa Ruiz, Analista de Sustentabilidade da Fundação Mapfre.



Sirlei Kuiava introduziu o tema destacando a preocupação com os sinistros envolvendo motociclistas, que representam, em média, 38,6% das mortes no trânsito no Brasil e ultrapassam 50% dos óbitos em seis estados do Nordeste e um do Norte do país. Enfatizou a necessidade de desenvolver estratégias capazes de alcançar a sociedade de forma mais efetiva para diminuir o problema. Além disso, afirmou que a questão dos sinistros de trânsito não é exclusiva do Sistema Nacional de Trânsito, mas permeia diversas áreas além da fiscalização, educação e infraestrutura.

A mediadora mencionou que as emoções frequentemente guiam o comportamento no trânsito, levando à banalização do perigo e à não percepção do risco por parte dos motociclistas, especialmente em relação à velocidade. Nesse contexto, Ingrid Neto foi instada a abordar as dimensões da personalidade e do comportamento que influenciam a segurança do motociclista.

A psicóloga ressaltou a influência do comportamento individual e do ambiente (como infraestrutura e características da motocicleta) no impacto da segurança e detalhou características psicológicas que podem influenciar o comportamento de risco, como impulsividade, agressividade e ansiedade. Enfatizou, porém, que qualquer pessoa está sujeita a cometer transgressões.

Neto citou diversos comportamentos de risco dos motociclistas, como o excesso de velocidade, mudança brusca de faixa, negligência no uso de equipamentos de proteção, paradas e cruzamentos inadequados, ultrapassagens perigosas, acrobacias e uso de celular, que leva à distração. Abordou a teoria do desengajamento moral, em que pessoas justificam suas infrações para não se sentirem mal, e sugeriu que as campanhas educativas não foquem apenas nas consequências, indo além.

Por meio da teoria do comportamento planejado, a painelistas salientou que as pessoas tendem a se comportar de uma certa forma quando percebem que a ação é fácil de ser executada e não trará muito custo comportamental, o que se relaciona com as exigências do trabalho, por exemplo, entregas rápidas. Defendeu a importância de pesquisas locais para que se entenda o comportamento específico de cada região e, assim, as campanhas sejam mais efetivas. Também sugeriu o uso do marketing da norma social – como por exemplo, "Brasília não buzina" – para incentivar comportamentos seguros, ao invés de mensagens impositivas.

Abordou, por fim, a relação entre percepção de risco e comportamento, indicando que menor percepção de risco leva a mais transgressões, mas que o desengajamento moral pode ocorrer mesmo em quem percebe o risco.

Informações apresentadas pela psicóloga:



Jainara Costa abordou questões voltadas à comunicação assertiva, defendendo-a como fundamental para mudar a realidade e gerar envolvimento direto da mídia no assunto. Segundo ela, ainda que especialistas desenvolvam estudos e pesquisas aprofundadas, essas informações não produzirão resultados concretos se não forem comunicadas de forma clara e eficaz à sociedade.

Apontou que a imprensa foca em ocorrências e eventos midiáticos, raramente cobrindo a prevenção, e defendeu a necessidade de envolver a mídia diretamente no assunto, aproximando jornalistas para o diálogo e debate, com o objetivo de que a imprensa deixe de noticiar os sinistros como algo comum e passe a contribuir para uma mudança de percepção e realidade. Ela citou como exemplo a realização de workshops com jornalistas, que permitem a estes compreender a causa e usar suas plataformas para promover transformações.

A representante dos Detrans observou também que os órgãos públicos devem investir mais em campanhas que envolvam mídia e publicidade, trazendo informações com sensibilidade para impactar o público. Enfatizou o poder das redes sociais para atingir grande parte da população e gerar identificação com as mensagens, sugerindo aproximação e informação como caminhos para mudar a forma como jornalistas e influenciadores comunicam sobre segurança no trânsito, passando a focar em dados e ações do poder público. Nesse sentido, acredita que a mudança de comportamento passa pela análise comportamental e pela transformação da informação de forma a impactar o indivíduo.

Exemplos de campanhas apresentados:



Maria Ruiz destacou a contribuição da Fundação Mapfre com a flexibilidade para testar protótipos, entender as necessidades da ponta da sociedade e gerar dados para mensurar o impacto das ações. Explicou que a Fundação atua em eixos de inovação na produção de pesquisa para fundamentar todas as iniciativas, garantindo assertividade.

Mencionou o programa "Educação Viária É Vital", que forma professores da rede pública com conteúdos de trânsito, capacitando-os para serem multiplicadores do tema na comunidade escolar. Além disso, enfatizou a importância da conscientização através de datas temáticas e de abordagens que engajem o público, utilizando formatos que gerem identificação, como relatos e histórias, e explorando mídias digitais e interativas. Reconheceu, por fim, o desafio de mensurar o impacto real das campanhas e programas de educação para o trânsito.

A atuação da Fundação Mapfre nos eixos estratégicos de atuação global em prevenção e segurança viária, apresentada pela painelistas:

Inovação

57,3% dos homens motociclistas relataram já ter sido multados, frente a apenas 27,5% das mulheres (Fundación MAPFRE, 2024).



Educação



Imagens: Fundación MAPFRE.

Conscientização



Em resumo, o painel abordou a complexidade da mudança de hábitos no trânsito, focando na integração entre psicologia, comunicação e colaboração entre os setores público e privado, sempre com base em dados e buscando a efetividade das intervenções.

As participantes enfatizaram que a busca por um trânsito mais seguro exige um trabalho conjunto e multidisciplinar, saindo das "bolhas" de atuação de cada setor (psicologia, jornalismo, engenharia, gestão pública, etc.). Salientaram que a colaboração entre diferentes áreas e atores (órgãos públicos, iniciativa privada, ONGs) é fundamental para gerar soluções eficazes.

PRINCIPAIS DESTAQUES

- ››› As emoções frequentemente direcionam o comportamento, levando à banalização do perigo e à baixa percepção de risco, especialmente em relação à velocidade.
- ››› A segurança é influenciada tanto por características psicológicas individuais (impulsividade, agressividade, ansiedade) quanto pelo ambiente (infraestrutura e características da motocicleta).
- ››› Comportamentos de risco comuns incluem excesso de velocidade, mudanças bruscas de faixa, negligência no uso de equipamentos de proteção, ultrapassagens perigosas e uso de celular.
- ››› Na análise comportamental, as painelistas mencionaram a teoria do desengajamento moral (indivíduos justificam infrações para evitar mal-estar) e a teoria do comportamento planejado (pessoas agem de forma fácil e de baixo custo comportamental).
- ››› Pesquisas locais específicas por região e uso do marketing da norma social são sugeridos para campanhas mais eficazes, em vez de mensagens impositivas.
- ››› A comunicação assertiva é vista como crucial para mudar a realidade, exigindo o envolvimento direto da mídia e campanhas sensíveis e impactantes dos órgãos públicos.
- ››› A imprensa tende a focar em ocorrências, e é necessário aproximá-la para que cubra mais a prevenção, baseada em dados e ações governamentais.
- ››› As redes sociais são o meio de comunicação com maior alcance atualmente, seguidas pela televisão, sendo importantes para as campanhas de trânsito.
- ››› Organizações não governamentais trazem flexibilidade para testar novas abordagens, gerar dados e atuar na educação e conscientização.
- ››› Há dificuldade em medir o impacto real das campanhas de educação no trânsito, sendo um desafio padronizar as métricas.
- ››› Um trânsito mais seguro requer colaboração contínua e conjunta entre diversos setores (psicologia, comunicação, engenharia, gestão pública, entre outras), saindo das "bolhas" de atuação.



PAINEL 3

MINUTOS QUE SALVAM: A LINHA DE FRENTE NO SOCORRO AO MOTOCICLISTA

Os palestrantes do terceiro painel abordaram a importância crucial da resposta imediata e qualificada após a ocorrência de sinistros de trânsito, especialmente os que envolvem motociclistas. O painel enfatizou que, mesmo com falhas na prevenção, um atendimento emergencial eficiente pode salvar vidas e reduzir sequelas.

Victor Pavarino, Oficial Técnico de Segurança Viária e Prevenção de Lesões da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS), moderou o painel, que contou com o Dr. Victor Leonardo Queiroz, Diretor do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência do Distrito Federal (SAMU/DF); com o Dr. Felipe Augusto Reque, Coordenador-Geral de Urgência do Ministério da Saúde; e com o Dr. Samuel Muzio, representante da Sociedade Brasileira de Neurocirurgia.



Victor Pavarino iniciou o debate focando na resposta imediata aos sinistros quando as medidas de prevenção não são suficientes. Destacou a necessidade de considerar as macropolíticas de transporte (como transporte público e redução da migração para modais individuais) em conjunto com a resposta de emergência, afirmando que o atendimento emergencial qualificado no pós-sinistro reduz efetivamente o número de mortes, a gravidade e as sequelas das lesões das vítimas. Destacou também que o Pnatrans possui um capítulo dedicado à atenção emergencial.

Pavarino levantou questões sobre como as políticas públicas de regulação e mobilidade urbana podem melhorar o tempo de resposta e os desafios de integração e interoperabilidade de dados entre diferentes serviços de emergência. Além disso, questionou a possibilidade de foco específico na melhoria do atendimento para motociclistas e a importância da reabilitação pós-sinistro.



O Dr. Victor Queiroz deu um panorama acerca do atendimento às vítimas de sinistros de trânsito, detalhando o funcionamento e as responsabilidades do SAMU/DF no atendimento pré-hospitalar. Explicou a operação da central de regulação, desde a recepção dos chamados até a tomada de decisão pelo médico regulador. Ressaltou o uso de tecnologias como geolocalização e monitoramento em tempo real das unidades móveis para otimizar o tempo de resposta, enfrentando desafios como as chamadas "áreas de sombra".

Sublinhou a eficácia das motolâncias para agilidade no atendimento e a necessidade de treinamento altamente especializado para os profissionais que as operam, que precisam sair de uma alta velocidade para uma intervenção precisa. Apresentou um novo sistema de monitoramento de portas hospitalares com inteligência artificial para encaminhamento otimizado de pacientes. Enfatizou, ainda, a importância dos Núcleos de Educação e Urgência (NEUs) para a formação e capacitação contínua dos profissionais e para a educação do público leigo sobre primeiros socorros e segurança da cena.

O Dr. Felipe Reque deu continuidade ao painel salientando a importância das centrais de regulação de urgência para a saúde pública, fundamentais para direcionar os pacientes aos hospitais adequados e otimizar o tempo de resposta nas situações críticas. Discutiu a articulação com outras forças de atendimento pré-hospitalar, como corpo de bombeiros e concessionárias de rodovias, reconhecendo os diferentes modelos de integração no país.

Reque apresentou os três componentes estruturantes da rede de urgência e emergência: pré-hospitalar móvel, pré-hospitalar fixo e componente hospitalar. Abordou os desafios da gestão regional e da cooperação intermunicipal para uma assistência organizada e estruturada.

Informou, também, sobre a meta de universalização do SAMU 192 em todo o território nacional até o final do próximo ano e o apoio do Ministério da Saúde para isso, incluindo doação e custeio de ambulâncias. Sublinhou a necessidade de articulação entre os atores e a construção de estruturas sustentáveis para as políticas públicas. Por fim, mencionou o desenvolvimento de um modelo informacional para as centrais de regulação e sua futura integração à Rede Nacional de Dados em Saúde (RNDS) para interoperabilidade de sistemas.



O Dr. Samuel Muzio compartilhou sua experiência em hospitais de trauma, destacando as diferenças estruturais e de acesso à saúde entre as diversas regiões do Brasil. Mencionou a prevalência das UPAs como primeiro contato para muitos casos, a necessidade de triagem inteligente – destacou ser prioritário o uso de inteligência artificial no processo, inclusive nos serviços de triagem nos hospitais – e o conceito de *golden hour* (primeira hora após o trauma) para o socorro do paciente. Sugeriu elementos essenciais para uma política nacional de segurança para motociclistas focada em prevenção, como uso de capacete e estudo sobre protetor cervical (*neck brace*), e também em educação, como campanhas impactantes similares às antitabaco, que mostrem as consequências de lesões específicas do tipo medulares, trauma cranioencefálico (TCE) e plexo braquial.

Muzio alertou para o alto número de óbitos e feridos entre motociclistas, com um custo social e econômico enorme, incluindo cerca de 200.000 feridos graves com sequelas permanentes para cada 20.000 óbitos anuais, e apontou a dificuldade de acesso a exames específicos, como eletroneuromiografia. Citou a crítica necessidade de centros de reabilitação, uma vez que, segundo o painelistas, a reabilitação não deve começar apenas após a alta hospitalar, mas sim dentro do hospital, por vezes já na UTI. Ele observou que muitos hospitais não dispõem de fisioterapeutas nas UTIs, o que cria um gargalo quando o paciente sai do hospital. Grande parte dos pacientes enfrenta dificuldades para realizar a reabilitação, dependendo de redes filantrópicas que, em geral, não conseguem atender adequadamente à demanda existente.

Em síntese, o painel proporcionou uma visão ampla e detalhada sobre o sistema de atendimento de urgência e emergência no Brasil, com ênfase na realidade dos motociclistas. Abordou-se os principais desafios operacionais dos profissionais, o papel da tecnologia e da integração entre os serviços para agilidade no atendimento e a necessidade de políticas públicas que abordem desde a prevenção até a reabilitação das vítimas.



PRINCIPAIS DESTAQUES

- ››› Destacou-se que um atendimento emergencial qualificado é fundamental para reduzir o número de mortes, a gravidade das lesões e as sequelas das vítimas.
- ››› Discutiu-se a necessidade de considerar macropolíticas de transporte, como o transporte público, em conjunto com a resposta de emergência, e foi enfatizada a articulação e interoperabilidade de dados entre diferentes serviços de emergência.
- ››› Foram detalhados os serviços de atendimento móvel de urgência, incluindo a utilização de recursos como motolâncias e helicópteros, e o uso de tecnologias como geolocalização e monitoramento em tempo real para otimizar o tempo de resposta. A agilidade das motolâncias e a necessidade de treinamento especializado foram ressaltadas.
- ››› Foram abordados os componentes estruturantes da rede de urgência e emergência (pré-hospitalar móvel, pré-hospitalar fixo e componente hospitalar) e os desafios da gestão regional e cooperação intermunicipal. A meta de universalização do atendimento móvel de urgência em todo o território nacional e o desenvolvimento de modelos informacionais para integração de sistemas foram mencionados.
- ››› A experiência em hospitais de trauma evidenciou diferenças regionais no acesso à saúde e a necessidade de triagem inteligente, seguindo o conceito de *golden hour* (primeira hora após o trauma). Alertou-se para o alto número de óbitos e feridos graves, com grande custo socioeconômico, bem como para a crítica necessidade de centros de reabilitação. Ressaltou-se que o início do tratamento deve ocorrer já no hospital, dada sua importância para a recuperação das vítimas.
- ››› Sugeriu-se uma política nacional de segurança para motociclistas com foco em prevenção e educação, contemplando campanhas impactantes que mostrem as consequências de lesões específicas que podem ocorrer em sinistros com motocicletas.

PAINEL 4

PROFISSIONAIS EM DUAS RODAS: O DESAFIO DE PROTEGER QUEM MOVE A CIDADE



O painel focou na segurança dos motociclistas profissionais e discutiu como governos, plataformas digitais e trabalhadores podem atuar de forma integrada para reduzir os riscos dessa categoria que move as cidades. A mediação foi realizada por Francisco Garonce, Vice-Presidente do Instituto Nacional de Projetos Para Trânsito e Segurança (Inprotran). Os painelistas foram Edgar “Gringo Motoka”, Presidente da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (AMA-BR); Igor Soares, Diretor de Operações da 99 Tecnologia Ltda.; e Flávio Soares de Freitas, Coordenador do Núcleo de Dados do Gabinete da Vereadora Renata Falzone na Câmara Municipal de São Paulo.

O moderador destacou que, assim como a aviação brasileira se tornou referência mundial em segurança ao investir em tecnologia e qualificação humana, o trânsito também pode alcançar esse patamar se houver foco em formação e respeito aos motociclistas. Ele apresentou um simulador nacional de pilotagem que reproduz cenários reais e reforça a importância de treinamentos mais modernos e eficazes.

Igor Soares destacou a liderança da 99 no transporte de duas rodas no Brasil, presente em mais de 3.300 municípios e com mais de 1 bilhão de corridas desde 2022, apresentando a empresa como pioneira em segurança para motociclistas por desenvolver recursos exclusivos para o modal. Destacou que há a previsão de investimentos de R\$ 70 milhões em 2025 em tecnologia e segurança, com mais de 50 funcionalidades ativas na plataforma. Segundo o Diretor, todos os condutores passam por verificação rigorosa, como de CNH, Renavam e antecedentes criminais, e devem possuir registro de atividade remunerada (EAR).

Apresentou algumas das ferramentas voltadas à redução de sinistros e à promoção de uma condução mais segura, citando como principais recursos de segurança da 99 as dicas no mapa, os alertas de velocidade e a telemetria. Segundo dados da 99 e do Instituto Cordial, essas funcionalidades reduziram consideravelmente o número de sinistros e óbitos da 99Moto.

Dicas no mapa:
Reproduzem a sinalização de trânsito e alertas internos, como curvas perigosas, faixas de pedestres e mudanças de velocidade, ajudando o motociclista a antecipar situações de risco.

Alerta de velocidade: emite luz vermelha pulsante e aviso sonoro quando o condutor ultrapassa o limite, podendo gerar bloqueio em casos recorrentes. A empresa reconhece que o excesso de velocidade é o principal fator de risco.

Telemetria: utiliza sensores do celular para monitorar inclinação, acelerações bruscas e trocas de faixa. As informações servem para educar o motociclista, identificando pontos de melhoria e, se necessário, aplicar medidas corretivas.



Imagens da tela do aplicativo apresentadas pelo Diretor.

Segundo o painelistista, com o uso de tecnologia, monitoramento e informações provenientes da avaliação do passageiro sobre a condução do motociclista, é possível promover mudanças no comportamento desses condutores, contribuindo para uma melhor preparação para a pilotagem. Afirmou, ainda, que a empresa defende a cooperação com o poder público por meio do compartilhamento de dados, como mapas de incidentes, velocidade e telemetria, visando ao aprimoramento das políticas de segurança viária.



O representante da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil trouxe a visão dos trabalhadores que vivem o trânsito diariamente, destacando a falta de formação adequada dos condutores e a ausência de educação para o trânsito nas escolas. Segundo ele, os cursos dos CFCs estão desatualizados desde a década de 1980, sem preparo real para os desafios urbanos.

Ressaltou a precarização da profissão de motofretista, marcada por exploração, falta de benefícios e ausência de reconhecimento, mesmo sendo uma atividade de alto risco. Defendeu a distinção entre motofretista e mototaxista, destacando que os aplicativos vêm confundindo as categorias e enfraquecendo o reconhecimento legal da profissão.

Gringo defendeu, ainda, a capacitação obrigatória para motofretistas, à semelhança de outras profissões de risco, e ressaltou os resultados positivos da Lei nº 12.009/2009 (Lei do Motofrete), que quando devidamente aplicada contribui para a redução de óbitos e para a melhoria das condições de trabalho.

**LEI Nº 12.009/09
(LEI DO MOTOFRETE)**

REGULAMENTA AS ATIVIDADES DE MOTOTAXISTAS (TRANSPORTE DE PASSAGEIROS) E MOTOFRETISTAS.

DEFINE REGRAS DE SEGURANÇA PARA O TRANSPORTE REMUNERADO - O MOTO-FRETE - E ESTABELECE DIRETRIZES GERAIS PARA A REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO SERVIÇO, COM FOCO NA PROTEÇÃO, CAPACITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM SOBRE DUAS RODAS.



Destacou que a gamificação adotada pelos aplicativos pressiona os entregadores, aumentando sinistros, sobrecarga e riscos à saúde mental, sem que os sinistros sejam reconhecidos como acidentes de trabalho. Defendeu que a regulamentação não onere os trabalhadores, criticou a falta de fiscalização das plataformas e sugeriu que apenas motofretistas regulamentados atuem.

Representando o poder público municipal de São Paulo, Flávio Soares de Freitas apresentou a experiência do mandato da vereadora Renata Falzone, que tem como foco o desenvolvimento de políticas públicas de mobilidade baseadas em evidências, construídas em colaboração com diferentes setores. Destacou que, em São Paulo, houve aumento no número de mortes de motociclistas e pedestres a partir de 2021, período pós-pandemia, registrando-se o terceiro pior ano da série histórica do Infossiga desde 2015.

Freitas fez uma crítica sobre a meta da Prefeitura de São Paulo não ser a redução de mortes, mas sim a implantação de quilômetros de motofaixa, o que considera uma meta meio, e não uma meta fim. Alertou para o pior nível de fiscalização eletrônica em São Paulo desde 2014, com radares desligados e agentes manuais focando em veículos estacionados, não em comportamentos de risco. Ressaltou, ainda, a necessidade de educar os vereadores sobre Visão Zero e Sistema Seguro, transferindo a responsabilidade para o poder público como planejador e legislador.



O Coordenador defende a fiscalização do comportamento de risco, como uso de celular, por meio de tecnologias como as câmeras do "Smart Sampa", sistema que tem potencial para fiscalização de trânsito, mas que a cidade ainda não utiliza plenamente. Reconhece o potencial da telemetria para fiscalizar comportamentos, mas entende que isso exige investimentos sérios em inteligência do poder público para assimilar esses dados.

Afirmou que as plataformas devem coibir comportamentos de risco, mas que a fiscalização é papel do poder público e a regulamentação é necessária para nivelar o campo de jogo, evitando que as empresas retirem as medidas de segurança por não serem obrigatórias. Ressaltou que o planejamento da infraestrutura é crucial, pois um contexto mal planejado pode impelir os condutores a cometerem infrações.

O painel abordou, em resumo, a segurança dos motociclistas profissionais, ressaltando a importância da integração entre governo, plataformas digitais e trabalhadores para reduzir riscos. Foram debatidos o uso de tecnologia para prevenir sinistros, a necessidade de formação e capacitação adequadas, de valorização e regulamentação da categoria e de criação de políticas públicas baseadas em dados, além da importância da responsabilidade compartilhada entre poder público e empresas.



PRINCIPAIS DESTAQUES

- Destacou-se que o problema não está na motocicleta, mas na falta de formação, capacitação e respeito aos motociclistas. A profissão de motofretista foi descrita como precarizada e de alto risco, com pouca comoção social diante dos sinistros.
- A má formação e a instrução insuficiente nos cursos de habilitação não preparam os motociclistas para o trânsito real. O custo e a dificuldade para obter a CNH estimulam a informalidade e a compra ilegal de habilitações.
- As plataformas investem em tecnologias de segurança, como alertas de velocidade e telemetria, mas foram criticadas por práticas que incentivam a pressa e a sobrecarga de trabalho, afetando a saúde mental dos condutores.
- A Lei nº 12.009/2009 foi apontada como eficaz na redução de óbitos, porém sua aplicação ainda é limitada por custos e burocracia. Sugeriu-se isenção de taxas e incentivos para ampliar a adesão.
- Reforçou-se a necessidade de educar gestores sobre Visão Zero e Sistema Seguro, além de ampliar a fiscalização com tecnologias e melhorar o planejamento urbano para evitar contextos que induzem infrações.
- A segurança dos motociclistas foi evidenciada como um dever coletivo, envolvendo plataformas, poder público e sociedade. A atuação integrada é essencial para reduzir sinistros.
- Defendeu-se uma legislação mais moderna, com diálogo constante entre governo, empresas e trabalhadores para proteger vidas e valorizar a profissão.

PAINEL 5

OLHAR QUE PROTEGE: A FISCALIZAÇÃO COMO ALIADA DA VIDA

O quinto painel da Conferência teve como objetivo destacar a importância de redefinir a fiscalização, superando o estigma de indústria da multa e tratando-a como instrumento de educação e preservação de vidas, sobretudo dos motociclistas. O painel foi moderado pelo Dr. Danilo Costa, Presidente do Instituto Brasileiro de Direito de Trânsito, tendo como participantes Edira Soares, Analista de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (Detran-AL); Vitor Fernandes Soares, Coordenador de Policiamento e Fiscalização da Polícia Rodoviária Federal (PRF); Jaime Amorim, Analista em Atividade de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF); e Régis Eidi Nishimoto, Diretor Técnico da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans).

O moderador, Dr. Danilo Costa, enfatizou a necessidade de coragem para transformar a percepção sobre a fiscalização, reconhecendo seu papel essencial na segurança viária. Propôs que seja vista como uma metodologia para educar e preservar vidas, com a revisão do conceito atual e a busca por um olhar diferente para as infrações.



Fotos apresentadas pelo Coordenador.

Vitor Soares relatou que a PRF direciona suas ações com base nos dados de sinistralidade, concentrando a fiscalização nos locais e tipos de ocorrências mais recorrentes. Relatou que, em resposta ao alto número de sinistros envolvendo motocicletas – que representam cerca de 60% dos registros nas rodovias federais –, houve um aumento de 24% nas fiscalizações e de 8% nos comandos em relação ao ano anterior. Com essas medidas, a instituição projeta uma redução de 4% nos sinistros graves e 7,26% nos óbitos até o final do ano.

Entre as iniciativas destacadas pelo Coordenador está a operação “Vida Segura em Duas Rodas”, que inclui o projeto “Operação Corredor”, no qual motociclistas da PRF atuam em áreas urbanas para reduzir velocidades nos corredores durante horários de pico e conscientizar sobre pilotagem segura. Os agentes se posicionam nos corredores trafegando na velocidade regulamentada da via, forçando os demais motociclistas a adotarem a mesma velocidade, reforçando o compromisso da PRF com a prevenção e educação no trânsito. Destacou ações de educação para o trânsito como o projeto “Pilotagem Segura e Trânsito Compartilhado”, que leva técnicas de pilotagem e orientações sobre equipamentos de segurança para trabalhadores de empresas às margens das rodovias, atingindo mais de 2.000 pessoas.

Jaime Amorim, analista que atua há 34 anos no Detran-DF, destacou a atuação do órgão nas vias urbanas da região, com foco em fiscalização em locais de sinistros e transparência nas ações por meio das redes sociais. Apresentou a “Operação Sossego”, que visa coibir motocicletas com escapamentos irregulares, resultando também em autuações de condutores inabilitados, inclusive entregadores de aplicativo.

Amorim contestou, ainda, a ideia de indústria da multa, afirmando que a fiscalização é um meio para garantir o direito ao trânsito seguro e coibir ações que podem levar a sinistros. Mencionou ações humanizadas de abordagem a entregadores de aplicativo, com foco em conscientização sobre segurança e equipamentos obrigatórios, e informou que o Detran-DF está mais célere nos processos de suspensão do direito de dirigir por pontuação e por infrações autossuspensivas, visando que o cidadão reflita sobre seu comportamento e não tenha sensação de impunidade. Também destacou a importância do curso de reciclagem com metodologia ativa para a conscientização dos infratores.



O Diretor Técnico da Associação Brasileira das Empresas de Engenharia de Trânsito (Abeetrans), Régis Nishimoto, que se identifica como motociclista amador, explicou o desenvolvimento de tecnologias para detecção de motocicletas, como laços indutivos e sistemas de micro-ondas capazes de detectar motocicletas entre as faixas e na Faixa Azul.



Apresentou um sistema para fiscalização de ruídos provenientes de escapamentos abertos ou modificados, já em uso experimental em alguns municípios, e discutiu o uso de câmeras inteligentes para detecção de comportamentos de risco, o que, embora não multe no momento, gera informações importantes para a fiscalização.

Nishimoto observou, em relação ao tema da Faixa Azul, que há maior velocidade de circulação nela e que a velocidade média percebida está acima da máxima da via, relatando também registros de excesso de velocidade em faixas de ônibus e motociclistas cobrindo a placa. Argumentou que a fiscalização por velocidade média é tecnicamente viável e já existe em outros países, sendo uma medida eficaz para garantir o respeito à velocidade em trechos longos, o que pode salvar vidas.

Edira Soares, Analista de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (Detran-AL), trouxe a experiência de Arapiraca/AL, uma cidade com 53% de sua frota composta por motocicletas. Apresentou o Projeto de Segurança Viária para Motociclistas (PSVM), uma iniciativa do Detran-AL iniciada em 2013 que se baseava em três pilares: operações de fiscalização, comandos educativos e mídia, buscando uma visão integrada do problema e envolvendo diversos órgãos e líderes, o que resultou em uma redução de 8% no número de sinistros – a meta em 2019 era 6% – e também na mortalidade.



A analista destacou a importância do apoio político das lideranças para aceitação e expansão de projetos como o PSVM e mencionou a iniciativa de Alagoas em programas como CNH do Trabalhador e CNH Baixa Renda, que beneficiam cidadãos de baixa renda com a isenção de taxas e custeio do processo de formação. Soares enfatizou a importância de investimentos em políticas de mobilidade de longo prazo, como ciclovias e VLT, para oferecer alternativas mais seguras e de qualidade ao uso da motocicleta, moldando o comportamento dos usuários através do ambiente. Afirmou, ainda, que o uso dos recursos das multas de trânsito deve ser reinvestido em iniciativas de acesso à CNH, educação para o trânsito em escolas e melhoria da infraestrutura, como a malha asfáltica.

O painel abordou o desafio de mesclar a tecnologia – como radares, câmeras inteligentes e telemetria – com a humanização da fiscalização, para que ela não seja apenas punitiva, mas educativa e voltada para a prevenção. Discutiu-se como tornar o ciclo das autuações "virtuoso" em vez de "vicioso", garantindo que as infrações resultem em penalidades efetivas capazes de levar o cidadão a refletir sobre seu comportamento, e a educação para o trânsito foi reiterada como um pilar fundamental, devendo ser trabalhada desde a base, nas escolas, até a conscientização contínua dos condutores e da sociedade como um todo.

Concordou-se que a fiscalização, quando intensificada e associada a ações educativas, pode mudar culturas e conceitos, como demonstrado pela Lei Seca, e que a tecnologia, embora essencial, deve ser complementada pela abordagem humanizada. O painel concluiu que a fiscalização é uma ferramenta essencial para a promoção da segurança viária, mas deve ser vista como parte de uma política pública mais ampla de cuidado, prevenção e valorização da vida no trânsito.



PRINCIPAIS DESTAQUES

- A fiscalização deve ser compreendida como uma ação educativa e voltada à preservação de vidas, e não apenas como instrumento arrecadatório, reforçando seu papel essencial na proteção dos usuários do trânsito.
- A atuação estratégica das forças de segurança concentra-se nos locais e tipos de sinistros mais frequentes, com operações e projetos que buscam reduzir velocidades, orientar sobre pilotagem segura e incentivar o uso adequado de equipamentos de proteção.
- Defendeu-se a ampliação da fiscalização por velocidade média como estratégia eficaz para a redução de sinistros, especialmente em corredores viários de grande circulação de motocicletas.
- Órgãos municipais e estaduais devem desenvolver ações em pontos críticos de ocorrência de sinistros, combatendo infrações recorrentes, como escapamentos irregulares, excesso de velocidade e condução por pessoas inabilitadas.
- O uso de tecnologias como radares, câmeras inteligentes, telemetria e sistemas de detecção de ruído foi apontado como importante aliado para identificar motocicletas, infrações e comportamentos de risco, fornecendo dados qualificados para fiscalização.
- Programas sociais e investimentos em mobilidade segura, incluindo ciclovias, transporte público de qualidade e VLT, foram considerados medidas estruturantes para a segurança viária.
- Deve-se buscar o equilíbrio entre tecnologia e humanização na fiscalização, tendo a educação para o trânsito como eixo central, de forma contínua e presente desde a formação escolar.

PAINEL 6

TECNOLOGIA NA GARUPA: INOVAÇÕES PARA A SEGURANÇA DO MOTOCICLISTA

O painel abordou a importância das inovações tecnológicas aplicadas na prevenção de sinistros, na proteção individual e na mobilidade urbana geral para a segurança dos motociclistas. Foi mediado por Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral de Segurança Viária da Senatran, e teve como participantes Jefferson Oliveira, Conselheiro do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças); Major Jonas Braga Link, representante da Liga dos Bombeiros Militares do Brasil (Ligabom); e Marcos Antônio de Bento Sousa, Presidente da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo).



Daniel Mariz introduziu os conceitos de Visão Zero e Sistema Seguro, abordando a vulnerabilidade do ser humano à dissipação de energia em situações de impacto, aspecto que se torna ainda mais crítico no caso dos motociclistas, uma vez que o choque se concentra diretamente no corpo do condutor. Mencionou, ainda, o equilíbrio como um desafio intrínseco às motocicletas, destacando a necessidade de compreender a dinâmica da pilotagem para conferir a esse veículo níveis adequados de segurança.

Jefferson Oliveira iniciou sua fala destacando que a eficiência da frenagem depende tanto da atuação do piloto quanto das condições da motocicleta. Em seguida, apresentou um estudo coordenado por ele acerca da aplicação de sistemas de frenagem em motocicletas de baixa cilindrada, no qual foram realizados diversos testes de frenagem utilizando sistemas CBS e ABS. Informou que, nos 50 testes de frenagem de emergência realizados, o sistema ABS evitou a queda do motociclista em todos os casos, enquanto o sistema CBS resultou em queda em 72% das ocorrências. Esses resultados evidenciam a eficácia do sistema ABS em impedir o travamento da roda dianteira e, conseqüentemente, reduzir o risco de queda do piloto.

O conselheiro criticou o fato de o país ainda exigir sistema ABS apenas para motocicletas acima de 300 cilindradas, apontando o Brasil como atrasado nesse quesito em comparação a outros países. Como exemplo, mencionou que a Índia prevê, a partir de 2026, a exigência de sistema ABS para todas as motocicletas.

Em relação às tecnologias inovadoras que podem contribuir para a segurança dos motociclistas, mencionou sistemas já adotados em automóveis, como a frenagem automática de emergência (automatic emergency braking) e o aviso de saída de faixa (lane departure warning). Sugeriu a implementação de sensores de ponto cego em veículos para alertar sobre a presença de motocicletas, bem como a adoção de sistemas de iluminação integrados ao capacete. Vislumbrou um cenário futuro marcado pelo uso de inteligência artificial e pela conectividade, no qual cruzamentos inteligentes e veículos se comunicam entre si, ampliando a segurança viária. Destacou, por fim, a importância da regulamentação das tecnologias para garantir sua efetividade.



Marcos Antônio, Presidente da Abraciclo, destacou que a associação congrega quase a totalidade dos fabricantes de motocicletas do Brasil. Informou que 85% do volume da produção nacional corresponde a motocicletas de baixa cilindrada, enquanto 90% da frota circulante é composta por motocicletas dessa categoria. Enfatizou a consolidação do Brasil como um dos principais polos de produção de motocicletas fora do eixo asiático, operando com padrões tecnológicos equivalentes aos melhores do mundo e contribuindo significativamente para o desenvolvimento industrial e tecnológico do setor.



Descreveu o CBS como uma tecnologia colaborativa e inteligente, que auxilia o condutor a acionar os freios de forma concomitante, distribuindo a frenagem de maneira proporcional. Defendeu a utilização de ambos os sistemas de frenagem – ABS e CBS – por estarem previstos na legislação e atenderem a finalidades específicas. O presidente citou, ainda, a importância de outros itens de segurança para a conformidade das motocicletas com os padrões de segurança, como itens de iluminação, espelhos retrovisores, alça de garupa, descanso lateral, entre outros, ressaltando a necessidade de que os princípios de segurança sejam obrigatórios, por lei, para todos os fabricantes.

Destacou a relevância da realização de ações educativas, como aquelas desenvolvidas em parceria com a Senatran nos anos de 2024 e 2025, que incluíram a promoção de *pit stops* e a realização de palestras educativas, alcançando milhares de motociclistas nesse período. Mencionou, também, o apoio da associação a programas como CNH do Trabalhador e CNH Baixa Renda, que ampliam o acesso à habilitação. Por fim, apontou a conectividade nas motocicletas como tendência, enfatizando seu potencial para aumentar a segurança, desde que implementada de forma equilibrada e adequada, e reafirmou o compromisso da indústria com a segurança, a responsabilidade social e a promoção da mobilidade segura.



O Major Jonas compartilhou sua experiência pessoal no atendimento a sinistros envolvendo motociclistas, relatando a percepção de que muitos desses eventos ocorrem mesmo com condutores devidamente habilitados e em conformidade com as normas de trânsito, que acabam se tornando vítimas do comportamento de terceiros ou das condições da via. Destacou a dificuldade de obtenção de dados sobre o uso de equipamentos de proteção individual (EPIs) entre vítimas de sinistros, o que limita análises e políticas de prevenção mais eficazes.

Apresentou resultados de pesquisas realizadas com motociclistas sobre as principais motivações para o não uso de EPIs, destacando fatores como o custo, a chacoalhada de colegas em razão da estética e o incômodo mecânico e térmico. Trouxe, ainda, dados sobre a utilização desses equipamentos, ressaltando que o uso do capacete reduz em 39% a probabilidade de morte e em 72% a probabilidade de traumatismo crânioencefálico. Citou, também, que em 70% dos sinistros envolvendo motociclistas sem capacete os condutores haviam ingerido bebida alcoólica, evidenciando que a questão não se restringe à disponibilidade do EPI ou a fatores econômicos, mas envolve, de forma significativa, aspectos comportamentais.

O Major mencionou, ainda, um estudo expressivo ligado à modalidade esportiva de motocross, que demonstrou redução significativa de lesões graves com o uso do *neck brace* (colar cervical), levantando o questionamento sobre os motivos que ainda levam ao não uso desses equipamentos em contextos mais amplos. Ressaltou que o uso de EPI completo (jaqueta protetora, luvas, joelheira e cotoveleira) reduz em 37% as internações hospitalares e em 62% a incidência de fraturas, reforçando a ideia de que “o capacete salva vidas e o EPI completo salva membros”. Citou inovações tecnológicas como jaqueta e colete inflável, motos com airbag, carros com airbag externo e capacetes com conectividade, que incluem elementos como câmera 360° e inteligência artificial.

Por fim, enfatizou o papel fundamental do Corpo de Bombeiros na segurança viária, atuando na prevenção, por meio da análise de projetos, e no atendimento pós-sinistro, prestando socorro e reduzindo danos. A instituição busca padronizar seus procedimentos em nível nacional e fortalecer a integração com outros órgãos, contribuindo para o desenvolvimento de políticas públicas voltadas à segurança viária e à preservação da vida.

O painel discutiu de que forma as inovações tecnológicas podem contribuir para a segurança dos motociclistas, abordando novos sistemas e equipamentos para a redução de sinistros, lesões e mortes no trânsito. Foram debatidas soluções como sistemas avançados de frenagem, conectividade veicular, dispositivos de proteção individual e tecnologias de assistência à condução, além dos desafios relacionados à regulamentação, à disseminação dessas inovações e à conscientização dos usuários. O objetivo central foi refletir sobre caminhos capazes de tornar a mobilidade sobre duas rodas mais segura, eficiente e alinhada às tendências tecnológicas.



PRINCIPAIS DESTAQUES

- O ser humano tem limitações físicas frente a impactos, o que torna o motociclista especialmente vulnerável. A pilotagem exige equilíbrio e domínio técnico da motocicleta para garantir segurança.
- O ABS mostrou-se 100% eficaz em evitar quedas em frenagens de emergência, enquanto o CBS apresentou 72% de quedas. No Brasil, o ABS é obrigatório apenas para motos acima de 300 cilindradas, diferentemente de outros países que exigem para todas as motocicletas.
- Novas tecnologias como frenagem automática, alerta de saída de faixa, sensores de ponto cego, cruzamentos inteligentes e luzes em locais como capacete aumentam a segurança e a visibilidade dos motociclistas.
- A ausência de dados sobre o uso de EPIs dificulta análises precisas, e fatores como custo, desconforto e questões estéticas contribuem para a baixa adesão. Estudos apontam que o uso de EPI completo reduz consideravelmente internações e fraturas, e já existem produtos inovadores como jaquetas com airbag e capacetes com conectividade.
- O sistema *eCall* detecta acidentes e aciona automaticamente o resgate, podendo reduzir de 40% a 50% o tempo de resposta. No Brasil, ainda não há integração com as centrais de emergência, o que limita sua efetividade.
- A regulamentação é essencial para o uso seguro de novas tecnologias. O aumento de veículos elétricos leves, como patinetes e bicicletas, gera preocupação com incêndios de baterias de lítio, exigindo normas e fiscalização específicas.
- A indústria brasileira de motocicletas investe em tecnologia, apoia a obrigatoriedade de ABS e CBS e realiza ações educativas. A motocicleta é vista como importante para a mobilidade e os Corpos de Bombeiros têm papel essencial em prevenção e resposta a sinistros.

PAINEL 7

INFRAESTRUTURA AMIGA DA MOTO: COMO O AMBIENTE URBANO PODE SALVAR VIDAS

O painel abordou como o planejamento e a estruturação das cidades influenciam diretamente a segurança no trânsito. Foi mediado por Bruno Rizzon, Coordenador de Planejamento da Mobilidade do World Resources Institute (WRI Brasil), e contou com a participação de Marco Antônio Vivas Motta, Coordenador de Engenharia da Via da Senatran; Valter Luiz Vendramin, Diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Segurança Viária (ABSeV); e José Segundo López, Chefe do Departamento de Segurança Viária da Secretaria Distrital de Bogotá.



López compartilhou a experiência de Bogotá na implementação de medidas de segurança viária com foco nos motociclistas, destacando que tais ações beneficiam todos os usuários vulneráveis da via. Ressaltou que a velocidade constitui o principal fator de risco nas áreas urbanas e que as intervenções adotadas em Bogotá produziram efeitos diretos na melhoria da segurança viária. Observou que a sinistralidade envolvendo motociclistas tende a ocorrer ao longo de corredores viários, e não em pontos isolados, razão pela qual o foco das intervenções deve recair sobre a velocidade de fluxo livre, com base em evidências locais e internacionais.

O panelista enfatizou que a implantação de ondulações transversais em locais críticos apresenta elevado impacto na redução da mortalidade e que uma engenharia viária eficaz reduz a necessidade de fiscalização contínua, uma vez que o próprio ambiente induz velocidades mais seguras. Segundo López, o planejamento deve articular a geometria viária, o espaçamento dos dispositivos de redução de velocidade e o gerenciamento de conflitos, de modo a alcançar a velocidade desejada e mitigar a gravidade dos sinistros.

Como ações complementares, sugeriu o redesenho geométrico das vias – com interseções mais compactas e faixas mais estreitas – com o objetivo de reduzir conflitos e o zigue-zague de motociclistas. Destacou, ainda, o fortalecimento do transporte público, citando o BRT de Bogotá, inspirado no modelo de Curitiba, como exemplo de iniciativa que contribuiu para a redução de fatalidades. Defendeu, também, o uso sistemático de evidências e o intercâmbio técnico entre países da América Latina para o aprimoramento das políticas de segurança viária, concluindo que proteger o motociclista significa proteger todos os usuários da via.



Fotos apresentadas pelo coordenador.



O painelista Marco Motta, Coordenador de Engenharia da Via da Senatran, abordou de forma abrangente a temática da segurança no trânsito, com especial atenção aos motociclistas, destacando a relevância da infraestrutura viária e da gestão de velocidades, além de apresentar novas iniciativas em desenvolvimento. Mencionou a adoção de projetos experimentais e o incentivo à inovação na infraestrutura viária. Defendeu que o Brasil avance na implementação de projetos-piloto e soluções experimentais voltadas ao aprimoramento da engenharia de tráfego, acompanhando as evoluções internacionais e promovendo sua adaptação à realidade nacional. Ressaltou, ainda, a importância de analisar o modelo de ondulação transversal implantado em Bogotá, inspirado em padrões dinamarqueses, que apresentou resultados positivos para a segurança dos motociclistas, cuja eventual incorporação ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito encontra-se em avaliação pela Senatran.

Motta apresentou o projeto experimental da Faixa Azul, informando que cinco municípios obtiveram autorização da Senatran para sua implementação em caráter experimental, com prazo de encerramento previsto para 31 de março de 2026, visando sua avaliação. Citou exemplos internacionais de projetos experimentais, como as marcações circulares no pavimento adotadas na Espanha, responsáveis por reduzir em até 80% os sinistros em curvas fechadas envolvendo motociclistas. Destacou a importância das defensas metálicas com proteção inferior como medida para redução de lesões graves em colisões, defendendo sua regulamentação urgente pelo Contran. Mencionou também os atenuadores de impacto, ainda pouco aplicados no Brasil, mas que apresentam resultados na redução da gravidade dos sinistros envolvendo motociclistas.



Marcações circulares no pavimento, defensas com proteção inferior e atenuadores de impacto, apresentados pelo painelista.

O Coordenador anunciou a edição do Guia de Gestão de Velocidades da Senatran, que ficará aberto à consulta pública pelo prazo de 30 dias, destacando que o documento estabelece critérios técnicos para a definição de limites de velocidade. Reforçou que o excesso de velocidade constitui a principal causa de sinistros no Brasil e que é essencial assegurar o cumprimento dos limites por meio de soluções eficazes de engenharia e de monitoramento. Mencionou, ainda, outros guias da coleção Boas Práticas em Segurança no Trânsito, voltados a áreas escolares e ao conceito de ruas completas, desenvolvidos em parceria com o WRI e com a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Viária.

Por fim, destacou que a mudança no comportamento dos condutores, especialmente dos motociclistas, representa um desafio cultural, mas é fundamental para a redução dos sinistros de trânsito. Afirmou que o respeito aos limites de velocidade depende de ações combinadas de educação, engenharia e fiscalização. Ressaltou que a Política Nacional de Mobilidade Urbana deve priorizar os modos de transporte coletivo e ativo, com investimentos em faixas exclusivas, BRTs e metrô. Segundo ele, o fortalecimento do transporte público é essencial para a segurança viária, pois diminui a dependência de veículos individuais, em especial das motocicletas, que são mais vulneráveis a sinistros.

O painelista Walter Vendramin apresentou tecnologias inovadoras voltadas à proteção de motociclistas, com potencial de aplicação para todos os usuários das vias. Enfatizou a importância de adotar soluções tecnológicas já disponíveis, capazes de atender às necessidades imediatas de segurança no trânsito. Destacou a produção de películas prismáticas altamente retrorrefletivas em baús, veículos e placas para aumentar a visibilidade dos motociclistas, que têm ângulos de visão diferentes dos motoristas de veículos maiores. O Diretor enfatizou a importância de padronizar e regulamentar o uso dessas películas para melhorar a segurança no trânsito.

Mencionou tecnologias que utilizam sensores e câmeras para coletar e transmitir dados de tráfego em tempo real, permitindo respostas rápidas a sinistros e melhor gestão viária. Destacou que os sistemas atualmente disponíveis já são capazes de detectar motociclistas com alto grau de precisão. Apresentou, ainda, defensas com proteção inferior e suportes urbanos colapsíveis, que reduzem significativamente o risco de morte em colisões, ressaltando que essas soluções já podem ser adotadas no Brasil em conformidade com a norma ABNT NBR 15486.



Vendramin explicou que a segurança viária depende da integração de cinco pilares: gestão, infraestrutura de qualidade, educação, atendimento às vítimas e coleta de dados. Evidenciou que a qualidade deve prevalecer sobre o critério do menor custo, especialmente no que se refere a equipamentos de proteção e obras de infraestrutura. Apontou os avanços recentes na área de infraestrutura e a implementação de projetos experimentais, como motofaixas e novos modelos de lombadas, enfatizando a importância de avaliar seus impactos na redução de sinistros.

Defendeu, ainda, uma abordagem abrangente de infraestrutura viária, que incorpore gestão de velocidades e medidas de moderação de tráfego. Propôs, por fim, a priorização dos modos de transporte coletivo e ativo, como estratégia para reduzir a dependência do transporte individual motorizado, e ressaltou a necessidade de planejar o futuro da mobilidade urbana, definindo quais infraestruturas devem ser priorizadas para a preservação de vidas.



Em síntese, o painel promoveu um debate qualificado e convergente sobre a segurança viária, com discussões que destacaram o papel central da infraestrutura segura, da gestão de velocidades, do uso de tecnologias e da inovação em projetos experimentais para redução de sinistros. Ressaltou-se a importância do planejamento urbano orientado à redução de riscos e à priorização dos modos de transporte coletivo e ativo. Ao reunir experiências internacionais, iniciativas em desenvolvimento no Brasil e soluções já disponíveis no mercado, o painel reforçou que a redução de sinistros e a preservação de vidas dependem da integração entre engenharia, gestão, educação, fiscalização e políticas públicas de mobilidade, reafirmando que proteger os usuários mais vulneráveis significa tornar o sistema viário mais seguro para todos.



PRINCIPAIS DESTAQUES

- A implementação de redutores parabólicos (lombadas) em Bogotá mostrou-se altamente eficaz, com zero mortes registradas e uma redução superior a 80% nos sinistros graves nos corredores críticos onde foram instalados. A gestão da velocidade em fluxo livre e a engenharia local têm o potencial de induzir velocidades mais seguras, diminuindo a necessidade de fiscalização constante.
- O excesso de velocidade é a principal causa de sinistros no Brasil, e a redefinição dos limites deve ser acompanhada por medidas de moderação de tráfego ou fiscalização eletrônica.
- Foi ressaltada a necessidade de desenvolver projetos experimentais para avaliar soluções de engenharia de tráfego, como as ondulações transversais de Bogotá e marcações circulares no pavimento, visando sua possível incorporação em manuais brasileiros. A Faixa Azul é um projeto experimental já em análise em alguns municípios.
- Destacou-se a importância de regulamentação de defensas com proteção inferior para evitar que motociclistas passem por baixo em caso de sinistro, situação frequentemente associada a lesões graves e óbitos. Também foram mencionados atenuadores de impacto que, embora pouco aplicados no Brasil, apresentam resultados significativos na redução da gravidade de sinistros.
- Foram apresentadas tecnologias como películas prismáticas com alta retrorefletividade para aumentar a visibilidade de motociclistas. Destacou-se sistemas inteligentes para captação de dados em tempo real, como laços de indução e câmeras, para permitir decisões instantâneas no trânsito e uma resposta rápida a sinistros.
- A segurança viária demanda gestão eficiente, infraestrutura de qualidade, educação para o trânsito, serviços adequados de atendimento ao usuário sinistrado e coleta qualificada de dados. Criticou-se a prática recorrente no Brasil de priorizar o menor custo em detrimento da qualidade das intervenções.

PAINEL 8

FAIXA AZUL: DESAFIOS E RESULTADOS LOCAIS

O último painel do evento, que tratou sobre o projeto experimental da Faixa Azul, foi conduzido pela Professora Michelle Andrade, Vice-Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília (UnB), onde é docente. O painel foi composto por Ezequiel Dantas, Diretor Global de Vigilância em Segurança Viária da Vital Strategies, pelo Professor Mateus Humberto Andrade, da Universidade de São Paulo (USP) e por representantes de municípios autorizados pela Senatran a implantar a Faixa Azul: Suraia Lago, Gerente de Projetos de Trânsito da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador); Milton Roberto Persoli, Diretor Presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP); Almir Roberto Cicote, Secretário de Mobilidade Urbana de Santo André/SP; e Francisco José Garcia, Secretário de Transportes e Vias Públicas de São Bernardo do Campo/SP.



A Professora Michelle destacou a integração entre rigor científico e gestão pública, caracterizando a Faixa Azul como uma iniciativa de testagem inédita. Enfatizou a importância de superar percepções gerais e avançar para uma análise baseada em números, de modo a conferir maior segurança à implementação da medida. Enfatizou, também, que futuros testes devem incorporar mecanismos capazes de assegurar que não se dissemine uma estrutura com potencial de gerar problemas mais graves. Para a professora, o aspecto de ordenamento do espaço promovido pela Faixa Azul é inquestionável, uma vez que, até então, não se havia pensado em um espaço específico para o motociclista.



A moderadora ressaltou, ainda, que qualquer intervenção em um modo de transporte impacta em todos os outros, dado que o sistema de mobilidade se configura como um organismo vivo. Destacou que a insegurança dos motociclistas constitui um problema de natureza mundial, com implicações diretas para a saúde pública, agravado por fatores de ordem econômica e por questões trabalhistas. Enfatizou, por fim, que a realização de estudos com rigor metodológico contribui para elevar o conhecimento técnico brasileiro a níveis de excelência internacional, comparáveis aos observados no hemisfério norte, favorecendo a saída do isolamento do contexto acadêmico e a difusão do conhecimento nos espaços técnicos.

O painelista Milton Persoli convidou Alexandra Morgilli, do Departamento de Estudo de Segurança Veicular da CET-SP, para apresentar a experiência da Faixa Azul no município. Morgilli destacou que se trata de um projeto de caráter educativo, concebido para organizar e democratizar o uso do espaço urbano, sem suprimir o espaço de outros modais, como bicicletas e ônibus. Explicou que a concepção da Faixa Azul partiu da observação do comportamento dos próprios motociclistas, que já demonstravam preferência por trafegar entre as faixas um e dois, por se sentirem mais seguros nessa posição. Essa solução mostrou-se mais eficaz do que uma experiência anterior de implantação de faixa exclusiva à esquerda, que não apresentou bons resultados.

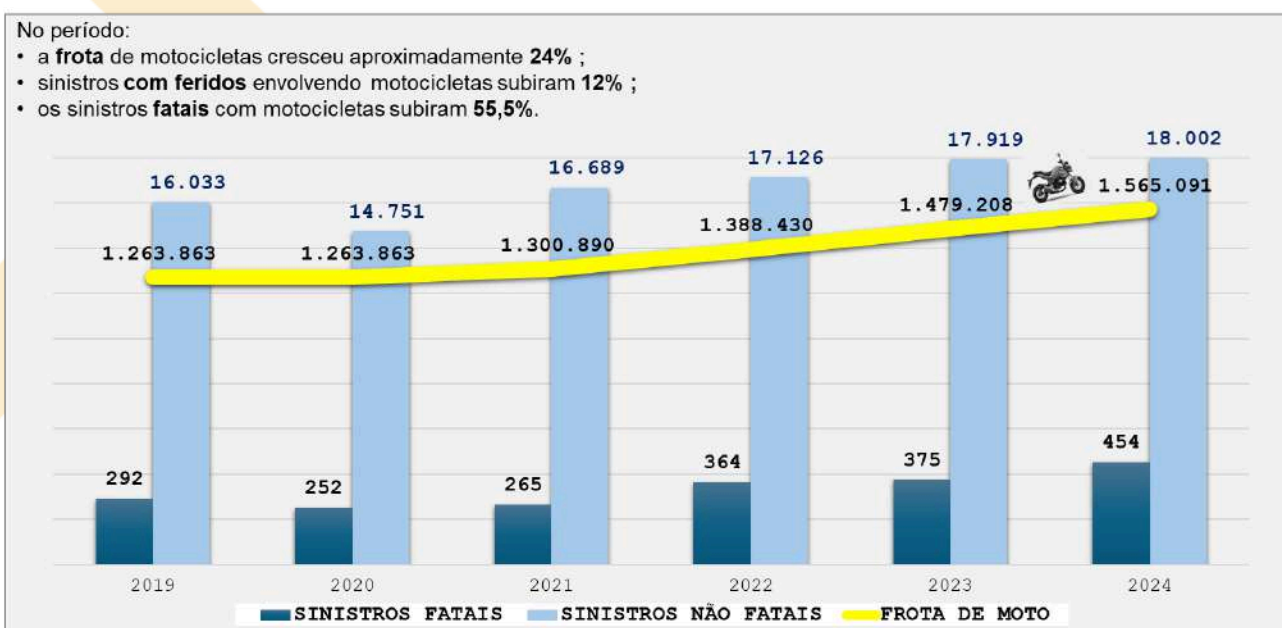


Morgilli ressaltou que a pandemia provocou mudanças nos hábitos de consumo e mobilidade, refletindo-se em um crescimento de 25% da frota de motocicletas na cidade de São Paulo entre 2019 e 2024. No mesmo período, os sinistros fatais envolvendo motociclistas registraram um aumento expressivo de 55,5%, evidenciando a urgência de intervenções voltadas à segurança viária desse público.

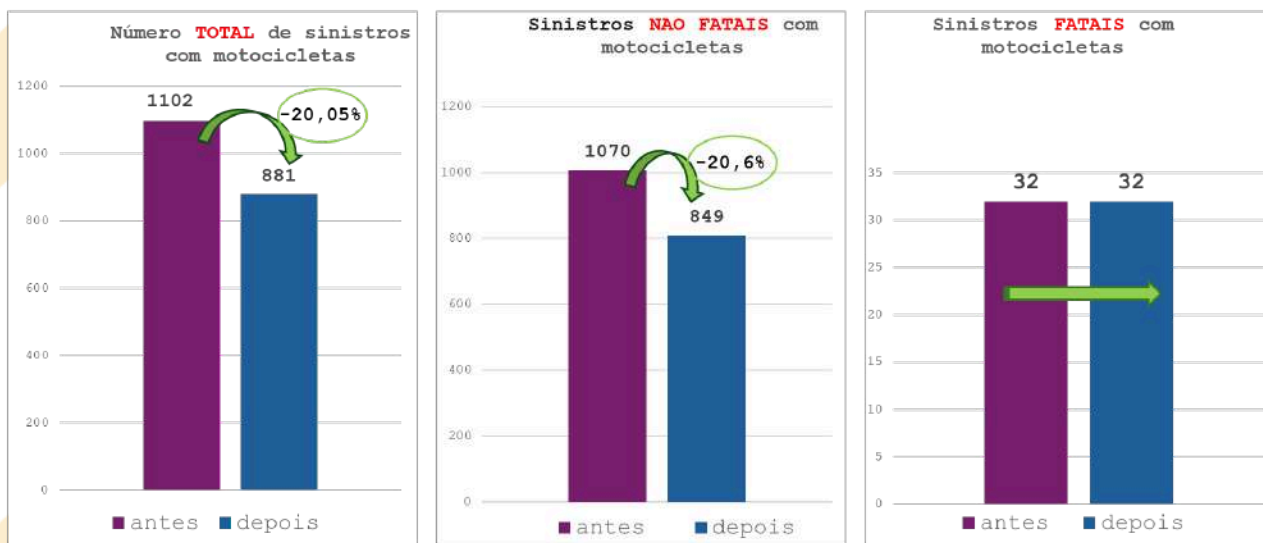


A especialista apresentou dados que indicam que a implantação da Faixa Azul não ocasionou aumento da lentidão no tráfego. Embora exista a percepção de que os motociclistas trafegam em alta velocidade, as medições demonstram que, em geral, as velocidades praticadas permanecem próximas aos limites regulamentados das vias.

Ao retomar sua fala, Persoli abordou a questão do pertencimento, que leva alguns motociclistas a perceberem a Faixa Azul como um espaço “seu”, o que pode induzir comportamentos de excesso de velocidade. Nesse sentido, enfatizou os esforços da CET-SP em reforçar a comunicação de que os limites de velocidade e as regras de circulação da via se aplicam igualmente à Faixa Azul. Por fim, destacou que a fiscalização deve ter caráter prioritariamente educativo, evitando uma abordagem punitiva imediata, e informou que a CET-SP vem trabalhando para agilizar o atendimento a sinistros ocorridos nessas faixas.



Total de sinistros envolvendo motocicletas no município de São Paulo entre 2019 e 2024.

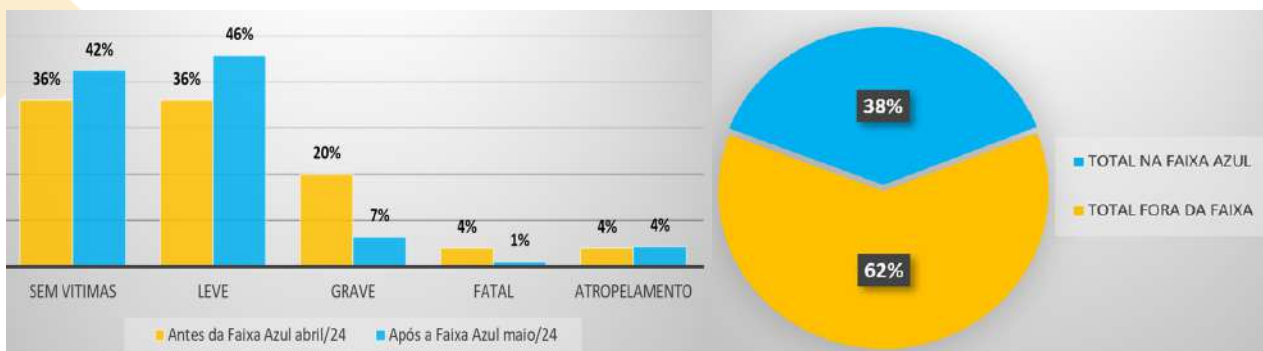


Variação da sinistralidade envolvendo motocicletas antes e depois da implantação da Faixa Azul no município de São Paulo.

Cicote relatou que o projeto implantado em Santo André foi desenvolvido a partir da replicação do projeto técnico adotado na cidade de São Paulo, apresentando resultados positivos. Informou que a primeira Faixa Azul implantada no município possui extensão de 8 km e que há planos para a criação de um grande anel viário estruturado com faixas azuis. Segundo os dados apresentados, foi registrado um aumento de 41% no volume de motocicletas em circulação nas vias que contam com Faixa Azul, bem como um crescimento de 15% no volume de motocicletas em relação ao total de veículos que utilizam essas vias. Apesar do aumento significativo no fluxo de motos, observou-se uma redução nos sinistros graves, ainda que os sinistros leves tenham apresentado aumento.



Segundo o Secretário, é necessário desenvolver alternativas complementares à fiscalização, como a implantação de lombadas diferenciadas e a intensificação de campanhas educativas. Considera a Faixa Azul uma medida permanente.

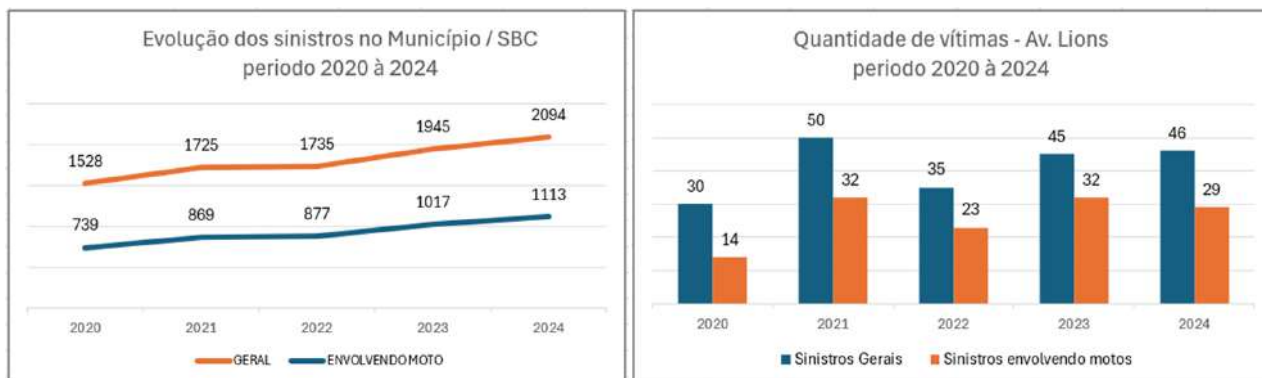


Severidade das vítimas de sinistros na avenida com Faixa Azul e total de sinistros em 12 meses.

Garcia relatou que o projeto implantado em São Bernardo do Campo foi desenvolvido a partir das experiências de São Paulo e Santo André. Embora a iniciativa seja recente, com apenas quatro meses de implantação, os dados disponíveis indicam a manutenção dos índices de sinistros, sem registro de aumento de ocorrências ou de fatalidades, mesmo diante do crescimento do volume de tráfego nas vias contempladas.

O município implantou duas faixas azuis e possui outras duas em fase de solicitação, com o objetivo estratégico de estruturar um anel viário com faixas azuis na cidade. Garcia destacou a elevada sinistralidade envolvendo motocicletas no município, informando que, em 2023, 52% dos sinistros registrados envolveram motocicletas e que 86% das vítimas estavam relacionadas a esse modal. A frota municipal de motocicletas é estimada em 85.488 veículos, o que reforça a necessidade de políticas públicas específicas voltadas a esse público.

Em vias críticas, como a Avenida Lions, o cenário é ainda mais sensível: no mesmo período analisado, o número de sinistros envolvendo motocicletas foi 63% superior à média observada em outras vias. Já em 2024, os dados indicam que 53% dos acidentes ocorridos no município envolveram motocicletas, evidenciando a persistência do desafio e a importância de medidas estruturantes voltadas à segurança viária.



Dados apresentados pelo Secretário.



Garcia afirmou que a implantação da Faixa Azul contribuiu de forma significativa para a organização do fluxo de veículos, reconhecendo, contudo, que ajustes ainda são necessários. Destacou que este não é o momento de priorizar a fiscalização de caráter punitivo, mas sim ações educativas, com o uso de comunicação clara e orientadora, como placas com mensagens do tipo “a Faixa Azul é sua, mas a velocidade é de todos”, reforçando o respeito aos limites regulamentados da via.

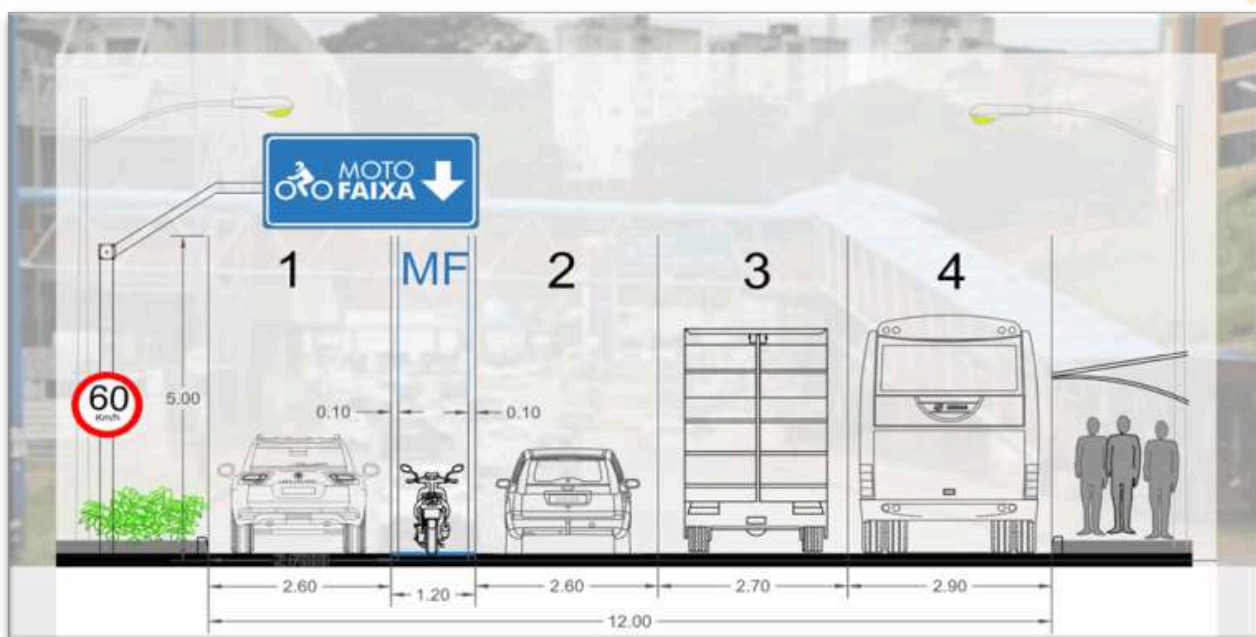
Suraia Lago explicou que, em Salvador, o projeto é denominado “motofaixa” em razão da conotação local do termo “Faixa Azul” com o carnaval. Esclareceu que a expressão é tradicionalmente utilizada para designar as faixas pintadas no chão para delimitar o espaço destinado aos cordeiros, responsáveis por segurar as cordas que cercam os trios elétricos e os blocos carnavalescos.

Relatou que Salvador alcançou uma redução de 51% no número de sinistros entre 2010 e 2020, cumprindo a meta estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU). No entanto, observou-se um aumento de 13% no número de óbitos no período de 2020 a 2024. Quanto às lesões registradas em 2024, 75% das vítimas eram ocupantes de motocicletas e 10% pedestres.

A motofaixa do município foi implantada na Avenida Bonocô, via com alto índice de sinistros e com capacidade para a implementação. Dados preliminares indicam que, já na primeira semana de implantação, 98% dos motociclistas utilizaram a motofaixa, com índice de aceitação geral de 85%. Enfatizou que a Faixa Azul não deve ser compreendida como solução única para os problemas de segurança viária, mas como uma resposta concreta e imediata ao cenário preocupante enfrentado pelas cidades.



Ressaltou a recomendação de que a motofaixa seja adotada em vias com velocidade regulamentada de até 60 km/h e com largura suficiente para a implantação sem redução da capacidade da via. Afirmou, ainda, que o controle da velocidade pode ser realizado de forma eficaz por meio da fiscalização eletrônica, uma vez que os radares são capazes de identificar excessos em todas as faixas de circulação. Nesse sentido, recomendou a implantação de fiscalização eletrônica em todas as vias com motofaixa.



Desenho esquemático da Avenida Bonocô com implantação de motofaixa.

Ezequiel Dantas explicou que o principal objetivo da organização que representa, a Vital Strategies, é apoiar governos locais na redução de mortes e lesões no trânsito. Para isso, a instituição atua em quatro eixos: comunicação e campanhas de mídia de massa; melhoria do desenho das vias com foco em segurança; expertise em fiscalização de trânsito; e dados e vigilância, este último voltado à qualificação da informação local e à produção de insumos que subsidiam as demais áreas.

Segundo o Diretor, a natureza inovadora da Faixa Azul – não apenas no Brasil, mas também em âmbito internacional – motivou a organização a conduzir um estudo específico sobre essa sinalização. Ressaltou que a Faixa Azul se diferencia de experiências internacionais baseadas em faixas fisicamente segregadas, como as adotadas no Vietnã e na Malásia, onde já existem estudos robustos que comprovam sua eficácia. Diante dessa inovação, destacou a necessidade de adoção de cuidados metodológicos rigorosos na análise de impacto da Faixa Azul no contexto brasileiro.

Observou que, no campo da segurança viária, é muito complexo isolar o impacto de uma intervenção específica, uma vez que os resultados são influenciados por múltiplas externalidades, como variações no fluxo veicular, comportamento humano, condições climáticas e fatores macroeconômicos. Nesse contexto, defende a adoção de métodos analíticos baseados em grupos de controle, como nos ensaios utilizados na área da saúde pública, nos quais há um grupo submetido à intervenção e outro grupo de controle (placebo). Essa abordagem permite mensurar a tendência geral da cidade e estimar qual teria sido o comportamento do grupo tratado na ausência da intervenção, possibilitando, assim, o isolamento do efeito real da medida.



Dantas enfatizou que usar apenas indicadores de mortalidade limita o poder estatístico da análise, pois o número de observações é menor no topo da pirâmide de sinistros (mortes < lesões graves < lesões leves). Sugeriu a incorporação de todos os tipos de lesões e o uso de bases de dados mais abrangentes, como aquelas que consideram óbitos ocorridos em até 30 dias após o sinistro, e não apenas os registrados no local, de modo a tornar as análises mais robustas. O Diretor também apontou inconsistências metodológicas nos relatórios iniciais encaminhados pelos municípios à Senatran, destacando que foram utilizadas bases de dados distintas para os períodos “antes” e “depois” da implantação da Faixa Azul. Relatou que no período anterior à intervenção foram consideradas mortes ocorridas em hospitais, enquanto, no período posterior, passaram a ser contabilizados apenas os óbitos registrados no local do sinistro.

Apontou que os relatórios analisados segmentavam os sinistros ocorridos dentro e fora da sinalização da Faixa Azul, e defendeu que qualquer alteração na sinalização de uma via impacta o sistema de segurança de toda a via, no respectivo sentido de circulação. Nesse contexto, sugeriu que as avaliações fossem realizadas em uma análise de rede, considerando o sistema viário como um todo, e não de forma isolada. Destacou, ainda, a importância de selecionar vias com características semelhantes que não tenham recebido a Faixa Azul para funcionarem como grupo de controle, permitindo comparações mais consistentes e a correta estimativa do efeito da intervenção.

Salientou que o objetivo do estudo, conduzido conjuntamente pela Vital Strategies, pela Universidade de São Paulo (USP), pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e pelo Instituto Cordial, é contribuir para o debate sobre a Faixa Azul a partir de duas frentes: avaliar se a medida de fato funciona e qual é sua efetividade na redução de mortes, lesões e comportamentos de risco, como o excesso de velocidade; e subsidiar a definição de metodologias mais adequadas para a avaliação de sinalizações experimentais no âmbito da segurança viária.

Em síntese, Dantas reconheceu o caráter inovador da Faixa Azul, mas enfatizou a necessidade de uma avaliação científica rigorosa, baseada em metodologias que incluam grupos de controle e análises abrangentes de dados, de modo a assegurar que a medida seja efetiva e segura antes de expandi-la. Ressaltou que, embora a Faixa Azul contribua para o aumento da fluidez do tráfego de motociclistas, os dados preliminares do estudo indicaram um crescimento significativo na proporção de motociclistas que excedem os limites de velocidade. Essa constatação exige cautela na expansão da iniciativa e o fortalecimento dos mecanismos de fiscalização associados ao projeto.



O professor Mateus Humberto apresentou as metodologias mistas adotadas no estudo, que integraram análises qualitativas e quantitativas. A pesquisa buscou responder como a Faixa Azul é percebida pelos usuários mais frequentes, se ela impacta comportamentos de risco – como o excesso de velocidade – e se reduz mortes e lesões de trânsito. Para a análise da percepção, foram realizadas entrevistas estruturadas com 57 motofretistas. Já a avaliação da velocidade e da ocorrência de sinistros baseou-se em 32 horas de filmagens aéreas por drone, realizadas em diferentes pontos da cidade de São Paulo, no processamento das imagens com o uso de inteligência artificial e na análise da base completa de dados do Infosiga.

As percepções dos motociclistas evidenciaram a importância do sentimento de pertencimento, com relatos de maior sensação de inclusão e de respeito por parte dos demais veículos. O aumento da visibilidade física também foi mencionado pelos usuários como fator associado à segregação do fluxo de tráfego. Por outro lado, foi apontada a prática de altas velocidades de circulação na Faixa Azul, com menções ao sentimento de ser compelido a trafegar mais rapidamente em função da aproximação de outros motociclistas. A partir do questionamento sobre a Faixa Azul, os motofretistas trouxeram à tona questões laborais que impactam diretamente sua segurança, como elevada carga de trabalho, desgaste psicológico, baixa remuneração e assédio moral. Nesse contexto, o professor mencionou outras medidas capazes de aumentar a sensação de pertencimento da categoria, como a implantação de pontos de convivência e de *motoboxes* (áreas de retenção específicas para motociclistas junto aos semáforos).

A análise realizada por meio de drones indicou um aumento expressivo no desrespeito aos limites de velocidade, revelando que, em vias com Faixa Azul, a proporção de motociclistas trafegando acima do limite aumentou de 14% para 73%. Os resultados relativos à redução de mortes e lesões ainda se mostram inconclusivos, não sendo possível identificar tendências claras de aumento ou diminuição. No entanto, ao desagregar a análise entre cruzamentos e trechos em meio de quadra, observou-se um aumento de 33% nos sinistros envolvendo motociclistas em cruzamentos, bem como uma redução desses eventos nos trechos em meio de quadra.

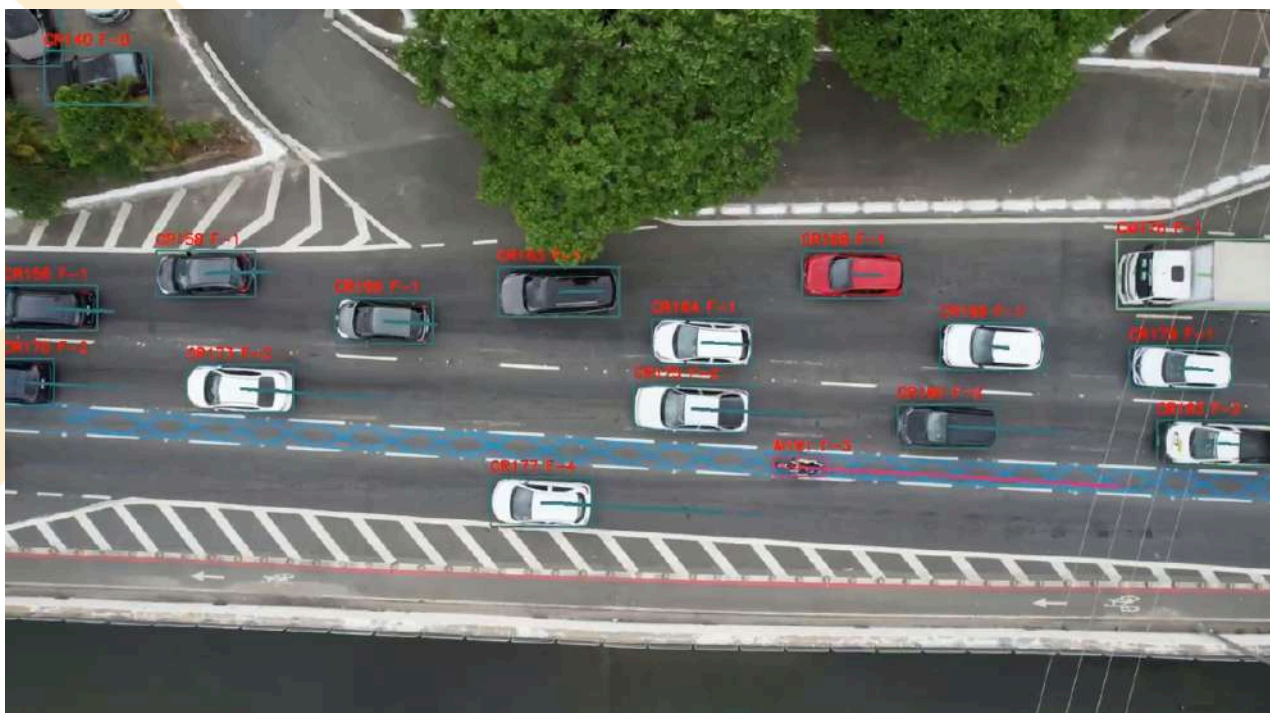


Imagem extraída de vídeo aéreo da Avenida Doutor Ricardo Jafet, em São Paulo, mostrando como foram captadas as imagens para o estudo.



Segundo Mateus Humberto, os resultados preliminares apontam para a necessidade de cautela na expansão do projeto, e o excesso de velocidade verificado no estudo reforça a importância da fiscalização eletrônica integrada à Faixa Azul. Observou que o estudo foi realizado em trechos sem fiscalização eletrônica ativa e que, portanto, os motociclistas não tinham conhecimento de que estavam sendo monitorados. O professor manifestou, ainda, apoio à aprovação do Projeto de Lei 2789/2023, que altera as velocidades em vias urbanas e rurais.

Em síntese, o painel abordou os principais desafios e resultados associados à implantação da Faixa Azul, reunindo evidências empíricas, percepções dos usuários e experiências locais. Foram discutidos os impactos da medida sobre a organização do fluxo, a sensação de pertencimento e visibilidade dos motociclistas, bem como os riscos associados ao excesso de velocidade. Os debates destacaram a importância de critérios técnicos para a adoção da motofaixa, da integração com fiscalização eletrônica e de ações educativas, além da necessidade de avaliações científicas rigorosas para subsidiar decisões sobre a expansão do projeto, à luz dos resultados ainda inconclusivos quanto à redução de mortes e lesões no trânsito.



PRINCIPAIS DESTAQUES

- A Faixa Azul foi apresentada como uma solução inovadora no contexto nacional e internacional, voltada à organização do fluxo de motocicletas sem segregação física, exigindo cuidados metodológicos específicos para a avaliação de seus impactos.
- Os motociclistas relataram aumento da sensação de pertencimento, inclusão e respeito no tráfego, além de maior visibilidade física proporcionada pela segregação do fluxo.
- As análises indicaram crescimento significativo da proporção de motociclistas trafegando acima do limite de velocidade em vias com Faixa Azul, apontando potenciais riscos associados à percepção de “apropriação” da faixa.
- Os dados sobre redução de mortes e lesões do estudo não apresentaram tendências claras, embora tenha sido identificado aumento de sinistros em cruzamentos e redução em trechos em meio de quadra.
- O painel destacou que a eficácia da Faixa Azul depende da presença de fiscalização eletrônica.
- Reforçou-se a recomendação de adoção da motofaixa em vias com velocidade regulamentada de até 60 km/h e com largura suficiente para sua implantação sem prejuízo à capacidade viária.
- Foram levantadas questões laborais enfrentadas pelos motofretistas – como elevada carga de trabalho, desgaste psicológico, baixa remuneração e assédio moral – que impactam diretamente os níveis de risco no trânsito.
- Destacou-se a importância de estudos baseados em grupos de controle, análises de rede e bases de dados consistentes para isolar o efeito real da Faixa Azul sobre a segurança viária.
- Enfatizou-se a relevância de campanhas educativas e mensagens claras para reforçar que as regras de circulação e os limites de velocidade se aplicam igualmente à Faixa Azul.

ENCERRAMENTO

O encerramento da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito foi conduzido pela equipe técnica da Senatran: Maria Alice Nascimento Souza, Diretora do Departamento de Segurança no Trânsito; Izabela Rizzotti, Coordenadora-Geral de Formação e Educação para o Trânsito; Daniel Mariz Tavares, Coordenador-Geral de Segurança Viária; e Marco Antonio Vivas Motta, Coordenador de Engenharia da Via.



Mariz destacou que a Conferência se propôs a não ser um fim em si mesma, mas um ponto de partida para ampliar as discussões sobre a segurança dos motociclistas, reafirmando o compromisso da Senatran de continuar debatendo o tema. Ressaltou que o objetivo do evento foi traçar um caminho para onde se pretende chegar, com painéis que não apenas apresentaram informações, mas também apontaram soluções. Elogiou o direcionamento adotado pelos painelistas, que não focaram na motocicleta, mas nos motociclistas, reforçando o desafio central de garantir a segurança das pessoas.

O Coordenador-Geral anunciou o desenvolvimento, por parte da Senatran, de um grande programa a ser elaborado a partir das contribuições e debates realizados ao longo do evento, com foco específico na redução dos sinistros e da mortalidade de motociclistas no Brasil. Intitulado Programa Nacional de Segurança de Motociclistas, o instrumento será construído em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que já define ações prioritárias voltadas aos usuários vulneráveis do sistema viário, entre eles os motociclistas. A iniciativa terá como objetivo detalhar e orientar as ações prioritárias a serem executadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, promovendo uma atuação coordenada em prol da segurança desse público.



O programa abordará questões relacionadas a engenharia da via, segurança veicular, educação e formação, comunicação, fiscalização e atendimento às vítimas. Será fundamentado em subsídios provenientes da Conferência Nacional de Segurança no Trânsito, da participação social por meio da Plataforma Participa + Brasil e de discussões técnicas com diversas partes interessadas, como governos, academia e sociedade organizada. Como iniciativa emblemática da Conferência, Mariz anunciou a disponibilização da Tomada de Subsídios do Programa Nacional de Segurança de Motociclistas, no módulo “Opine Aqui”, da Plataforma Participa + Brasil.

O Coordenador Marco Motta destacou a importância da definição de prioridades práticas para o programa, considerando tanto soluções já consolidadas quanto iniciativas inovadoras, como a Faixa Azul e defensas projetadas para reduzir a gravidade dos impactos de motociclistas. Mencionou, ainda, a relevância da disseminação e da aplicação dos guias técnicos desenvolvidos pela Senatran em parceria com o World Resources Institute (WRI), que abordam temas como gestão de velocidade, áreas escolares e ruas completas.



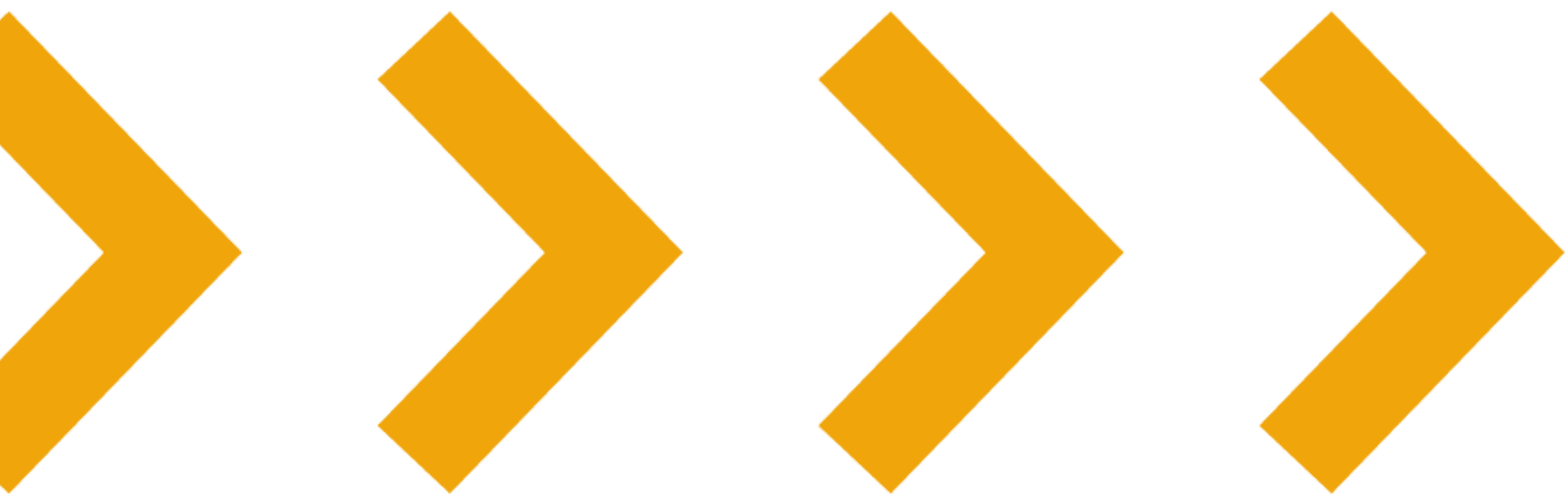
Ressaltou, ainda, a possibilidade de regulamentação de propostas inovadoras pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), como forma de viabilizar a implementação das medidas e de permitir que o programa alcance resultados expressivos.



A Diretora Maria Alice realizou o encerramento do evento agradecendo as valiosas contribuições dos mediadores e painelistas e destacando o papel fundamental da equipe da Senatran na organização e na condução da Conferência. Em sua fala, ressaltou os desafios de estar à frente de uma diretoria responsável por uma ampla e complexa agenda de temas, que abrange áreas como engenharia, segurança viária e veicular, educação e formação para o trânsito, além da elaboração e atualização de normas técnicas.

Salientou que o Programa Nacional de Segurança de Motociclistas constitui a pedra fundamental para o início de um amplo debate, sendo a Conferência concebida como um *brainstorm*, que reuniu diferentes opiniões, ideias e olhares de diversos setores. Afirmou que não se constrói nada sozinho e que, independentemente do tempo de atuação de cada um no serviço público, é necessário ouvir as pessoas e reconhecer que não há “bala de prata”, especialmente diante das dimensões continentais do Brasil e da complexidade de seus desafios.





PARTE III

DADOS GERAIS DA CONFERÊNCIA

➤➤➤➤➤ 142 PARTICIPANTES PRESENCIAIS

ACOMPANHAMENTO PELO CANAL DO
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES NO YOUTUBE*:

➤➤➤➤➤ 1º DIA 829 VISUALIZAÇÕES

➤➤➤➤➤ 2º DIA 752 VISUALIZAÇÕES

➤➤➤➤➤ 3º DIA 575 VISUALIZAÇÕES

ACOMPANHAMENTO PELO CANAL DA AGÊNCIA NACIONAL
DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) NO YOUTUBE*:

➤➤➤➤➤ 1º DIA 348 VISUALIZAÇÕES

➤➤➤➤➤ 2º DIA 326 VISUALIZAÇÕES

➤➤➤➤➤ 3º DIA 619 VISUALIZAÇÕES

* REGISTRO DE VISUALIZAÇÕES REFERENTE A 03/02/2026.

➤➤➤➤➤ 35 ENTIDADES REPRESENTADAS
NA ABERTURA E NA PROGRAMAÇÃO

➤➤➤➤➤ 28 PAINELISTAS
8 MODERADORES
1 PALESTRANTE

A ÍNTEGRA DA TRANSMISSÃO
ENCONTRA-SE DISPONÍVEL NOS LINKS:

1º DIA [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=86IGJ7HA5KQ&t=6S](https://www.youtube.com/watch?v=86IGJ7HA5KQ&t=6S)

2º DIA [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=PLGHEU4WE3Y&t=30009S](https://www.youtube.com/watch?v=PLGHEU4WE3Y&t=30009S)

3º DIA [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=MHBWUDZOAQC&t=16646S](https://www.youtube.com/watch?v=MHBWUDZOAQC&t=16646S)